Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano

2017 / 12 (1)





La stazione / *La stacio*
Bertalia-Lazzaretto



Il *People Mover* di Bologna, Stazione FS - Aeroporto in costruzione.

La Popolmovigilo *de Bolonjo, Fervojstacio FS - Flughaveno en konstruo.*

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote - Materiali	€
IFEA/IFEF (tutti)	25,00
FEI (ordinario)	30,00
FEI (giovane o familiare)	15,00
DLF (Effettivo, in servizio o pensione)	12,00
DLF (Aderente = familiare)	12,00
DLF (Giovane)	6,00
DLF (Frequentatore)	17,00
Circolo Culturale Gruppo E-o Bologna	8,00
Lessico Ferroviario RailLex	*8,00*
Historio de la Fervojista E.o-Movado	*3,00*
Historio de IFEF 1909-1984	*3,00*
Suplemento al Historio 1984-1999	*3,00*
NomListoj el la Historia broŝuroj	*2,50*
Statuto kaj Regularo IFEF	*In rete*
Catalogo Fondo Librario BO	*4,00*
L'E-o in Emilia Romagna	*7,00*
Ĉu vi deziras korespondi?	*1,00*
Uzo-pretaj korespondaj frazoj	*1,50*
Vivo kaj morto de monunuo	*1,50*
Introduzione alla conoscenza dell'E.o	*3,00*
Distintivi *IFEF Insignoj*	*2,50*

Prezzi comprese spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Rivolgersi a Bolognesi Romano:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna,
✆ ++39 051 547 247,
💻 <bolognesiromano@alice.it>

La legantoj estas varme invitataj kunlabori per artikoloj, informoj, sugestoj.

La Redakcio

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti.

La Redazione

Attenzione: la quota 2018 resta a **25,00 €**.
I morosi 2017 versino per i 2 anni 50,00 €.
Vedere a lato le possibilità di adesioni e le offerte di pubblicazioni o varie altre cose.
Attenzione: il N-ro Conto Corrente Bancario del Segretario IFEA è il seguente:

Vito Tornillo c/o CARISBO Zola Predosa (BO)

IBAN IT55 P063 8537 1301 0000 0004 536

Rinnovate subito la quota:
l'IFEA potrà così meglio programmare e operare.
Segnalate sempre:
causale, cambio di dati e di indirizzo!

Fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.

La Kasisto

Enhavo

Note di redazione...

Cari *samideani,*
all'inizio di questo numero trovate una descrizione abbastanza dettagliata di un innovativo prodotto ferroviario che fornisce soluzioni di trasporto intermodali a basso costo per mercati poco accessibili a livello mondiale.
Crediamo che tale sistema, detto *RailRunner* (che abbiamo tradotto *Fervoja Kuriero*), sia un ottimo completamento e uno stimolo per indurre a scegliere il trasporto ferroviario.
Anche un collegamento a navetta tipo *People Mover* (che abbiamo tradotto *Popolmovigilo*) può essere di ausilio e di incentivo all'uso del treno. Su questo di Bologna, tralasciando le molte perplessità (circa a chi potrà portare vantaggio economico, il tipo di scelta e certe valutazioni tecniche, specie sulle stime dei volumi di traffico) potrebbero essere apprezzabili la silenziosità, il basso impatto ambientale, il risparmio energetico e soprattutto la diminuzione del congestionato traffico veicolare urbano che è la massima fonte di inquinamento e di minaccia alla salute.
Un più efficace servizio fra la Ferrovia e l'Aeroporto a Bologna era ed è assolutamente necessario, ma quello che si sta costruendo non sembra essere la soluzione migliore date le molte polemiche e le perduranti cause giudiziarie.
Una curiosità storica e artistica è poi data dall'*Uovo della Transiberiana*, un vero gioiello di arte orafa della famosa ditta *Fabergé* eseguita per i *Romanov* nell'anno 1900 quando stava per essere completata la ferrovia transcontinentale più lunga al mondo.
Il 69° Congresso IFEF a Colmar si è svolto felicemente con una buona partecipazione. Peccato che chi scrive non abbia potuto essere presente per motivi di salute. Il prossimo 70° nel 2018 sarà a Wrocław in Polonia. www.ifef.net.
Per la rubrica sui primati dei trasporti in genere, trovate tre concise informazioni: sulla speciale ferrovia monorotaia dell'irlandese *Louis Brennan*, che utilizzava un treno dotato di ingegnosi giroscopi; sulla prima locomotiva elettrica a batteria dello scozzese *Robert Davidson*; sul motore a combustione interna a benzina del tedesco *Gottlieb Daimler.*
Come di consueto siete invitati a fermarvi a riflettere, durante qualche breve momento di questa frenetica vita, per gustare i detti latini, i proverbi, gli aforismi, le curiosità più diverse. Per elevare lo spirito ci sono le poesie e per tenere alto … il morale le battute e le vignette.
Questa mescolanza di generi raccoglie consensi perché anche così si dà un'ulteriore prova della grande capacità e duttilità dell'Esperanto nel rendere lo spirito di diversi dialetti, lingue e culture.
Approfondiamo ed esercitiamo sempre la nostra bella lingua utilizzando i più vari materiali.
Non è facile accontentare tutti i gusti e mantenere il giusto equilibrio.
Perciò sono sempre graditi i consigli. □

(*RoBo*)

La Redakcio de "**Itala Fervojisto**" - Informa Bulteno kaj la Estraro de IFEA varme bondeziras Feliĉajn Festotagojn kaj Prosperan Novan Jaron 2018. Partoprenu en la fervojistaj kunvenoj kaj en la IFEF-kongreso en Vroclavo, Pollando.
Aliĝilo, ĉambromendilo, programo, instrukcioj, informoj pri la kongresurbo: vidu en I.F. 2017.06 kaj en aliaj publikaĵoj konsulteblaj en la reto: www.IFEF.net; https://ifef.vroclavo.damj.es/. □

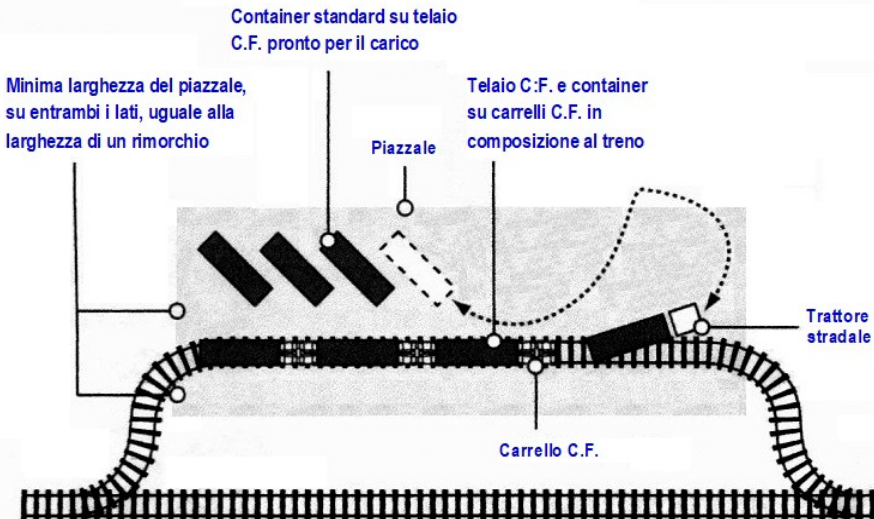
Corriere Ferroviario

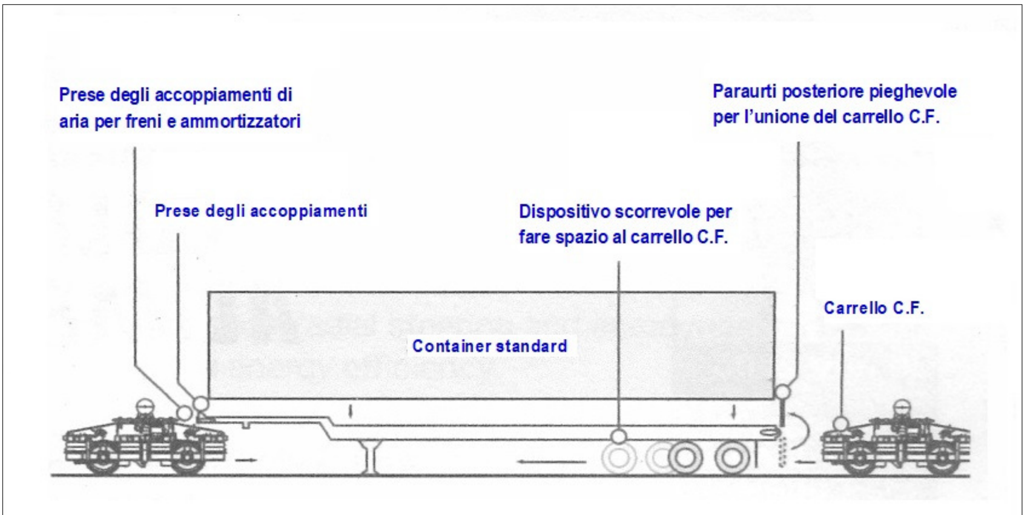
Corriere Ferroviario (di seguito *C.F.*) (RailRunner® è un marchio registrato) è un innovativo prodotto ferroviario di una società di servizi che fornisce soluzioni di trasporto intermodale a basso costo a mercati poco accessibili a livello mondiale. Il sistema unico tipo *Corriere Ferroviario Terminale Ovunque* (RailRunner Terminal Anywhere®) consente agli spedizionieri di combinare l'economia della ferrovia con la flessibilità del trasporto, collegandosi direttamente alla rete internazionale di spedizione containerizzata.

Lasciando che i container possano essere prevalentemente trasportati da più ferrovie ad alta efficienza energetica, la tecnologia C.F. può ridurre in modo significativo l'impatto dei prezzi elevati dei carburanti e la loro volatilità con una formula di trasporto, che fornisce contemporaneamente un accesso più diretto e conveniente alla rete di trasporto containerizzata, aprendo nuovi mercati per gli spedizionieri.

Una semplice espressione di questo concetto è: una locomotiva + un equipaggio di due uomini sostituisce 150 rimorchi, trattori e autisti.

Il consumo di carburante ridotto, ovviamente, comporta una riduzione dell'inquinamento, e il passaggio dalla strada al trasporto ferroviario comporta una riduzione della congestione del traffico e della diffusione delle infrastrutture stradali.





I treni intermodali C.F. sono assemblati collegando direttamente gli speciali telai porta-container tipo C.F. ad appositi veicoli ferroviari compatti chiamati "carrelli". Le ruote autostradali vengono sollevate pneumaticamente, così da liberare il binario, trasformando in pochi minuti un veicolo su strada in un veicolo ferroviario. La composizione del treno non richiede il diretto sollevamento del container ed è veloce, semplice e conveniente, a confronto del carico di un container della intermodalità tradizionale.

Questo sistema avanzato C.F. richiede molto meno investimento di capitali e costi per la costruzione e il funzionamento dei terminali (cioè costosi stoccaggi o gru nei tradizionali centri intermodali), pertanto i punti di assemblaggio dei treni F.C. possono essere ubicati in molti luoghi in cui i volumi di traffico di container non sopportano gli investimenti di un sito intermodale tradizionale.

Portare il Terminale C.F. più vicino al trasportatore riduce la distanza del trasporto in camion del carico, mantenendo la flessibilità della rete dei trasporti.

Il sistema intermodale veloce C.F. è vantaggioso per un'ampia gamma di applicazioni e mercati:

- Intermodalità a corto raggio
- Reti di alimentazione intermodali
- Terminali interni
- Agricoltura conservata e di alta qualità
- Prodotti refrigerati e congelati
- Container MSW (Rifiuti Solidi Urbani) e CDW (Rifiuti Costruzione-Demolizione) alle discariche remote
- Container specializzati per i mercati automobilistici

Tale tipo di intermodalità significa trasporto a basso costo per la singola impresa e per la comunità, con minori emissioni di carbonio per ogni tonnellata di carico spostata. □

Fervoja Kuriero

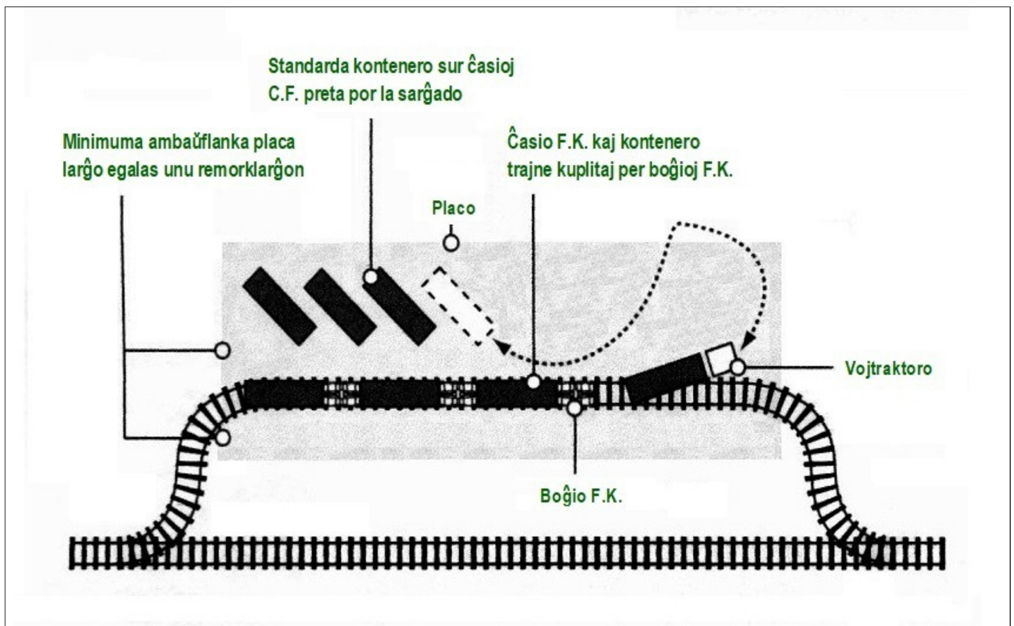
Fervoja Kuriero (poste F.K.) (RailRunner® estas registrita varmarko) estas pionira fervoja produkto de serva firmao, kiu liveras malaltajn intermodalajn transportajn solvojn al ne facile atingeblaj merkatoj tutmonde. La tipe unika *Fervoja Kuriero Finstacio Ĉie* (RailRunner Terminal Anywhere®) ebligas al ekspedistoj kombini la fervojan ekonomion al la transporta fleksebleco, sin konektante rekte al la internacia kontenera ekspeda reto.

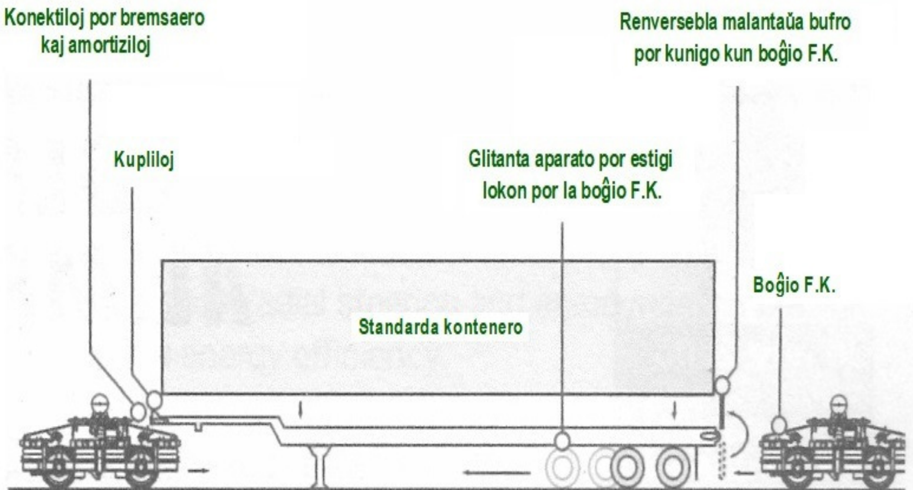
Lasante ke la konteneroj estu plejparte transportataj de pluraj pli energi-efikaj fervojoj, la teknologio de F.K. povas redukti signife la kolizion de la altaj brulaĵprezoj kaj de ilia nestabileco per transporto-formulo, kiu samtempe provizas pli rektajn kaj oportunajn alireblojn al la kontenera transporta reto, malfermante novajn merkatojn por la ekspedistoj.

Simpla esprimo pri ĉi tiu koncepto estas: unu lokomotivo + du-homo-skipo anstataŭas 150 remorkojn, traktorojn kaj ŝoforojn.

Reduktita brulaĵkonsumo, kompreneble, rezultigas redukton de poluado, kaj ŝanĝante de ŝosea al fervoja transporto rezultigas redukton de trafika kongesto kaj de la disvastigo de surŝoseaj infrastrukturoj.

La intermodalaj trajnoj F.K. estas kunmetitaj rekte kuplante la specialajn porkontenerajn ĉasiojn tipo F.K. al specifaj kompaktaj fervojaj veturiloj nomataj





"boĝioj". La aŭtovojaj radoj estas levitaj pneŭmatike por liberigi la trakon, transformante en kelkaj minutoj surpneŭmatikan veturilon en fervojan veturilon. La kunmetado de la trajno ne postulas rektajn levojn de la konteneroj kaj estas rapida, simpla kaj profita, kompare kun la ŝarĝo de kontenero en la tradicia intermodaleco.

Ĉi tiu avana F.K. postulas multe malpli da kapitalinvesto kaj da kostoj por la konstruo kaj funkciado de finaj stacioj (t.e. multekostaj stokadoj aŭ gruoj en konvencia intermodalaj centroj), do la kunvenpunktoj de la trajnoj F.K. povas esti situitaj en multaj lokoj kie la trafikvolumoj de la konteneroj ne eltenas la investojn por tradicia intermodalejo.
Lokigi Finstacion F.K. pli proksime al la transportistoj reduktas la kamionan transportan distancon de la ŝarĝo, gardante la flekseblecon de la transportreto.

La rapida intermodala sistemo F.K. estas avantaĝa por ampleksa gamo de aplikoj kaj merkatoj:

- Malgranda Gama Intermodaleco
- Intermodalaj retoj
- Internaj finstacioj
- Konservata kaj altkvalita agrikulturo
- Fridigitaj kaj frostigitaj produktoj
- Konteneroj MSW (Urbaj Solidaj Rubaĵoj) kaj CDW (Konstruo-Malkonstruo Rubaĵoj) por foraj rubejoj
- Specialaj konteneroj por la aŭtomobilaj merkatoj

Ĉi tiu tipo de intermodalo signifas malaltajn kostojn por unuopa entrepreno kaj por la komunumo, kun malpli da karbaj elmetoj por tuno da transpotataj ŝarĝoj. □ *(trad. RoBo)*

People Mover di Bologna Stazione FS - Aeroporto

Caratteristiche generali e approvazione in linea tecnica del progetto esecutivo.

Il *People Mover* di Bologna è una navetta su un tracciato monorotaia di 5,095 km che collegherà in circa 7'20"la *Nuova Stazione Ferroviaria Centrale* all'*Aeroporto Guglielmo Marconi*, con un'unica fermata intermedia presso la stazione "*Bertalia-Lazzaretto*", la grande area in corso di riqualificazione destinata ad ospitare nuovi insediamenti residenziali e commerciali, nonché nuove aule e laboratori universitari ed un nuovo studentato.

Grazie alle sue caratteristiche di frequenza e velocità, esso supporterà l'aumento di passeggeri in transito da Bologna, derivato dalla realizzazione della nuova stazione per treni ad Alta Velocità e dal potenziamento dell'Aeroporto, contribuendo così a migliorare il collegamento tra i punti di accesso e di passaggio più importanti della città.

Nel 2005 l'Amministrazione Comunale di Bologna ha proceduto alla pubblicazione di un bando di gara per l'affidamento della sua concessione, tramite procedura aperta e mediante aggiudicazione con il criterio della offerta economicamente più vantaggiosa.

Il 28 aprile 2009 l'Amministrazione Comunale ha definitivamente aggiudicato la concessione al *Consorzio Cooperative Costruzioni* (CCC) di Bologna, il quale ha costituito, insieme ad ATC (poi confluita in Tper) la società *Marconi Express spa* (75% CCC e 25% Tper). (www.marconiexpress.it).

Nel 2012 l'Amministrazione Comunale ha approvato il progetto esecutivo, da realizzare tramite le regole "finanza di progetto".

L'inizio dei lavori è avvenuto il 31 Ottobre 2015, mentre la fine dei lavori è prevista entro il 31 Ottobre 2018 con l'entrata in esercizio, a collaudi eseguiti, prevista per il 16 Marzo 2019.

La concessione terminerà in data 3 Giugno 2049.

Il *People Mover*

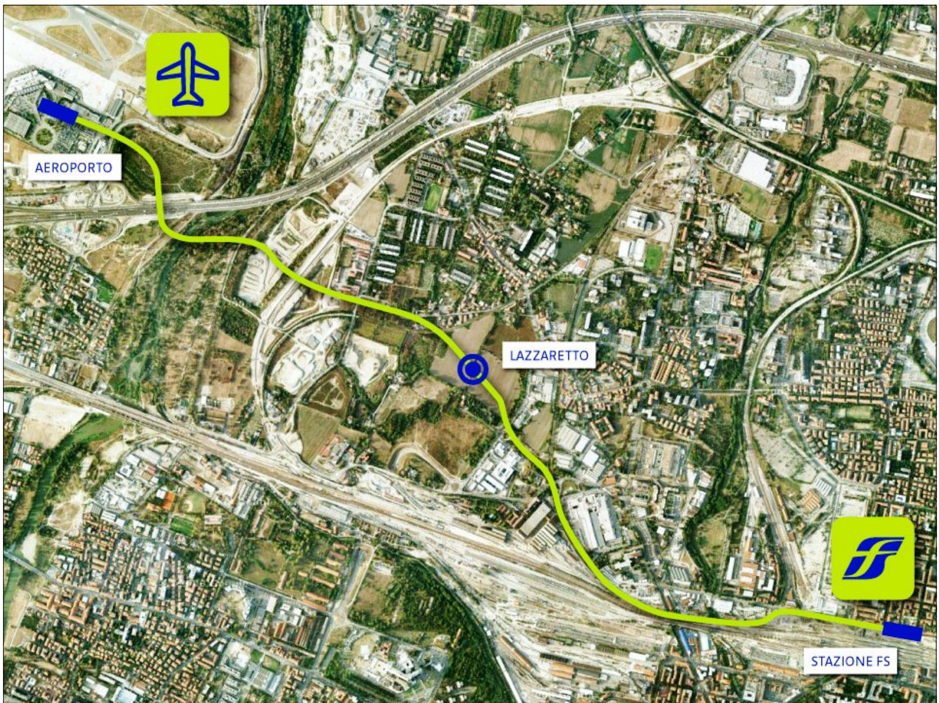
Il servizio *Marconi Express* tra la *Nuova Stazione Ferroviaria Centrale FS* e l'*Aeroporto Guglielmo Marconi* di Bologna, consiste in un *people mover* su gomma, che corre in sede propria su 125 piloni pre-realizzati in calcestruzzo, distanti 35-40 m, alti sopra il terreno da 5,20 a 18 m (in media circa 6-7 m).

A livello tecnico il *Marconi Express* è un sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata, ad alimentazione elettrica, totalmente automatico, ossia senza conducente, dotato di porte di banchina a protezione dei passeggeri.

Contrariamente agli altri *people mover* italiani, impianti di tipo a funicolare orizzontale, questo funzionerà a trazione elettrica a 750 V corrente continua (convertitori forniti dalla multinazionale ABB), la stessa tensione elettrica della rete filoviaria urbana.

Questo tipo di infrastruttura assicura una connessione:

- Veloce - soli 7'20" il tempo percorrenza dalla Stazione Centrale FS all'Aeroporto.
- Frequente - 3'45" il tempo medio di attesa.



- Affidabile - il percorso è interamente su sede propria: un binario dedicato esclusivamente a questo mezzo.
- Confortevole - le vetture sono appositamente disegnate per le esigenze dell'utenza aeroportuale.
- Facilmente riconoscibile - le stazioni Aeroporto e Bologna Centrale FS mostreranno una segnaletica dedicata.

Il progetto

La progettazione coordinata della infrastruttura è stata realizzata a cura dalla *Società di Ingegneria STS* di Bologna su idea dell'architetto *Massimo Iosa Ghini*. Per l'attraversamento della Tangenziale e dell'Autostrada A14 verrà realizzato un ponte di circa 90 metri di luce libera, disegnato dall'architetto *Iosa Ghini*, con due grandi portali che lo caratterizzano.

La tecnologia che utilizzerà il *Marconi Express* è della società svizzera *Intamin*. I vagoni correranno su una monorotaia sopraelevata a circa 6-7 m di altezza. L'intero percorso è dotato di una passerella di sicurezza; ogni 500 m c'è una serie di scale che portano a terra per l'eventuale necessità di evacuare i passeggeri.

Il tempo di attesa stimato è di soli 3'45"[1] che soddisferà agilmente la domanda prevista. Infine, caratteristica saliente della tecnologia del *Marconi Express*, è quella di adattare in tempo reale la frequenza delle corse a seconda del flusso dell'utenza, proponendo un collegamento comodo, flessibile e frequente tra le due più importanti infrastrutture della città. Questa elasticità, oltre ad avere importanti benefici per la

clientela, consente anche di ottimizzare i costi di gestione dell'infrastruttura.

Un'infrastruttura sostenibile

Il Marconi Express è anche un mezzo altamente ecologico e sostenibile: permetterà di togliere dalle strade migliaia di auto e grazie ai pannelli fotovoltaici che, integrati sulla via di corsa, danno vita ad un "nastro di energia" che produrrà da sé il 13% dell'energia necessaria, pari a 300 tonnellate di CO_2 in meno, o 14.000 alberi in più.

Il servizio

L'utente che è diretto all'Aeroporto Marconi, nella Stazione FS seguirà facilmente il percorso per raggiungere il mezzo di trasporto (detto *Marconi Express*, monorotaia con proprio capolinea, binario e marciapiede, fra i due sottopassaggi principali, all'interno della stazione) grazie a una segnaletica dedicata e facilmente riconoscibile.

Potendo modulare la frequenza e la capienza a seconda del flusso dell'utenza, questo mezzo di trasporto offrirà ai passeggeri un collegamento comodo, flessibile e frequente tra le due più importanti infrastrutture della città.

Grazie alle grandi porte di accesso e alle banchine allo stesso livello, anche le persone con disabilità e i passeggeri con bagagli potranno comodamente accedere attraverso un sistema di tornelli per l'obliterazione del biglietto.

I bagagli potranno essere depositati negli appositi spazi.

Il primo tratto seguirà in parallelo la *Via Carracci*.

L'unica stazione intermedia prevista è *Bertalia-Lazzaretto*, posta all'interno del nuovo comparto urbano, da cui prende il nome, in posizione mediana tra il tessuto di nuova edificazione e il grande parco.

Nella stazione *Lazzaretto* è collocato il locale di gestione remota del sistema (deposito e centro di controllo) e il locale per la manutenzione.

La connessione tra i due sistemi di trasporto (ferrovia e *people mover*) sarà diretta e dal capolinea l'utente giungerà alla stesso livello direttamente dentro il terminal partenze dell'aeroporto, collegato da un tunnel coperto senza uscire dalla struttura. Lo stesso per chi si muoverà in senso inverso.

La capacità del materiale rotabile

Le navette bidirezionali leggere di due vagoni (16,9 x 2,32 m) sono realizzate dall'azienda svizzera *Intamin*. Ogni navetta può trasportare fino a 50 passeggeri (35-40 con l'ingombro dei bagagli) [1], a velocità commerciale di circa 40 km/h.

Marconi Express è un sistema di trasporto espandibile nel tempo, con possibilità di aggiungere altri veicoli (fino a 4) per adeguare la capacità di offerta all'incremento della domanda.

Il sistema con 3 veicoli può trasportare circa **560 passeggeri all'ora per direzione**[1], corrispondente a **5.183.000 passeggeri all'anno**[1], a fronte di una domanda stimata di circa **1 milione**[1].

Nota: La capacità del veicolo Marconi Express è stata calcolata secondo le indicazioni della circolare ministeriale 81/96, usata per il calcolo di tutti i mezzi di trasporto pubblico di massa (treni, bus, ecc.). Per prudenza si sono presi a riferimento i parametri di affollamento più bassi, pari a 4 persone/m^2, in una scala che arriva a considerare possibili anche 8 persone/m^2.[1]

Clausole capestro[2]

L'appalto prevede che, in caso di mancato raggiungimento dell'obbiettivo minimo di 1 milione di passeggeri/anno per i 35 anni di concessione, il Comune di Bologna debba rimborsare al gestore la differenza dei mancati introiti (fino ad un massimo di 1,4 milioni di euro annui).

Viceversa, se vi saranno più di 1,2 milioni di passeggeri, il 25% dei ricavi oltre tale volume di traffico sarà versato alle casse comunali.

Procedimenti giudiziari

Nel 2015 la Corte dei Conti ha aperto un'inchiesta contabile ipotizzando un irregolare mutamento delle condizioni dell'appalto di gara, il quale inizialmente prevedeva la realizzazione della infrastruttura solo tramite "finanza di progetto", con oneri di costruzione e successiva gestione (e relativo rischio d'impresa) a carico di soli soggetti privati.[3]

Tuttavia, dopo l'aggiudicazione dell'appalto nel 2009, il consorzio CCC fondò nel 2010 una società a capitale misto (75% di sua proprietà, e il restante 25% è di proprietà pubblica), alla quale è stata poi delegata la costruzione e gestione dell'infrastruttura.

Inoltre, i patti parasociali tra CCC ed ATC (Tper) prevedevano che quest'ultima potesse acquisire, qualche anno dopo il completamento dell'opera, il 100% della futura gestione.

Tale situazione, secondo i magistrati contabili, avrebbe comportato di fatto una radicale modifica dei presupposti della gara di affidamento (cioè, se si fosse aggiudicata solo la costruzione e non anche la gestione, l'offerta economica sarebbe stata più conveniente), tale da configurare un danno erariale di circa 14,9 milioni di euro.

Oltre al procedimento contabile, la Procura della Repubblica di Bologna ha avviato due indagini penali: nel primo procedimento (il cui processo è stato aperto nell'aprile 2015) sono stati ipotizzati la turbativa d'asta ed abuso d'ufficio da parte di alcuni funzionari pubblici coinvolti nella procedura di affidamento; nella seconda inchiesta si è indagato per favoreggiamento ed abuso d'ufficio.

Calendario lavori

- settembre 2016: realizzazione sottopasso alla linea ferroviaria BO-PD.
- marzo 2017: varo del ponte su A14 e Tangenziale.
- agosto 2017: conclusione lavori prima tratta Aeroporto-Lazzaretto e posa della banchina di stazione della fermata "Stazione FS".
- settembre 2017: conclusione lavori in aeroporto e inizio prove statiche veicolo.
- ottobre 2017: conclusione lavori stazione Lazzaretto.
- febbraio 2018: conclusione lavori seconda tratta Lazzaretto-Stazione FS.
- marzo 2018 conclusione lavori stazione FS.
- luglio 2018: completamento installazione tecnologia, compresi i veicoli.
- settembre 2018: inizio del periodo di 6 mesi di pre-esercizio.
- ottobre 2018: fine lavori.
- marzo 2019: avvio esercizio commerciale.

----

[1] Previsioni dubbie o inverosimili.

[2] In conflitto con i principi della "finanza di progetto".

[3] Nessuno si è proposto. □ *(RoBo)*

Popolmovigilo de Bolonjo Fervojstacio FS - Flughaveno

Ĝeneralaj trajtoj kaj teknika aprobo de la plenuma projekto.

La *Popolmovigilo* de Bolonjo estas unurela surtracea navedo je 5,095 km kiu kunligos, en ĉirkaŭ 7'20", la *Novan Ĉefan Fervojan Stacidomon* al la *Flughaveno Guglielmo Marconi*, kun nur unu mezvoja halto ĉe la haltejo "*Bertalia-Lazzaretto*", la granda spaco survoje de restarigo por lokigi novajn rezidajn kaj komercajn instalaĵojn, kaj ankaŭ novajn klasĉambrojn kaj universitatajn laboratoriojn kaj novan studentejon.



Danke al ĝiaj oftecaj kaj rapidecaj karakterizaĵoj, ĝi eltenos la nombrokreskon de la pasaĝeroj trafikantaj tra Bolonjo, derivita de la realigo de la nova stacidomo por Altrapidaj Trajnoj kaj de la potencigo de la Flughaveno, tiel helpante plibonigi la kunligon inter la plej gravaj punktoj de aliro kaj trafiko de la urbo.

En la jaro 2006 la Komunuma Admistracio de Bolonjo publikigis konkursanoncon por la konfido, malfermpropone, de koncesio al la plej ekonomie avantaĝa oferto.

La 28-an de aprilo de 2009, la Komunuma Admistracio definitive aljuĝis la koncesion al *Consorzio Cooperative Costruzioni* (Kooperativa Konsorcio Konstruoj) (CCC) de Bolonjo, kiu establis, kune kun ATC (poste kunfluita en Tper) la akcian Kompanion *Marconi Express spa* (Marconi Ekspreso) (75% CCC, 25% Tper) (www.marconiexpress.it).

En 2012, la Kumunuma Administracio aprobis la plenuman projekton efektivigenda per la reguloj "projektfinancado".

La komenclaboroj okazis la 31-an de oktobro 2015, dum la finlaboroj antaŭvidiĝas je la 31-a de oktobro 2018, kun ekfunkciado, post testoj, planita je la 16-a de marto 2019.

La koncesio finiĝos la 3-an de junio 2049.

La *Popolmovigilo*

La servo *Marconi Ekspreso* inter la *Nova Centra Fervoja Stacio FS* kaj la *Guglielmo Marconi Flughaveno*, konsistas el pneŭmatika hommovilvojo, kiu veturas propravoje sur 125 antaŭkonstruitaj betonaj pilonoj, interspacigitaj je 35-40 m, altaj super la ternivelo de 5,20 ĝis 18 m (mezume 6-7 m).

Je teknika nivelo *Marconi Ekspreso* estas rapida amastransportsistemo vinklite regata, elektre funkciigita, plene aŭtomata, t.e. sen kondukisto, ekipita per platformaj pasaĝerprotektaj pordoj.

Male al la aliaj italaj popolmovigiloj, kun instalaĵoj tipo horizontalkablaj, tiu ĉi funkcios per 750 V kontinua kurento (konvertiloj provizitaj de la plurnacia

konzerno ABB), la sama elektra tensio de la urba trolebusreto.

Tiu ĉi tipo de infrastrukturo certigas kunligon:

- Rapida - nur 7'20'' veturtempo de la Centra Fervoja Stacio al la Flughaveno.
- Ofta - 3'45" la averaĝa atendotempo.
- Fidinda - la tuta vojo estas sur sia propra sidejo: trakaro ekskluzive dediĉita al ĉi tiu vetursistemo.
- Komforta - la vagonoj estas speciale desegnitaj por la bezonoj de la uzantoj de la Flughaveno.
- Facile rekonebla - la haltejoj Flughaveno kaj Centra Fervoja Stacio FS montros dediĉitan signalaron.

La projekto

La kunordigita planado de la infrastrukturo estis realigita de la *Inĝenieria Kompanio STS* de Bolonjo laŭ dezajno de la arkitekto *Massimo Iosa Ghini*.

Por la transpaso de la Ĉirkaŭŝoseo kaj de la Aŭtoŝoseo A14 estos konstruita arkospanan ponton je ĉirkaŭ 90 m, laŭ desegno de la arkitekto *Iosa Ghini*, kun du grandaj gantroj, kiuj karakterizos ĝin.

La teknologio utiligota de *Marconi Express* estas de la svisa kompanio *Intamin*.

La vagonoj veturos sur superaltigita unurelo ĉirkaŭ 6-7 m alta. La tuta itinero estas ekipita per sekureca piedvojo, laŭ kiu, je ĉiu 500 m, ekzistas serio de ŝtuparoj kiuj kondukas al la ternivelo kaze de neceso evakui la pasaĝerojn.

La taksita atendtempo estas nur 3'45"[1], kiu facile kontentigos la atenditan postulon.

Fine, elstara trajto de la teknologio de la *Marconi Ekspreso*, estas adapti en reala tempo la oftecon de la veturoj al la fluo de la uzantoj. Tiu elasteco, krom havigi gravajn utilojn al la klientoj, sukcesas ankaŭ optimumigi la infrastrukturajn mastrumadajn kostojn.

Subtenebla infrakstrukturo

Marconi Express estas ankaŭ tre ekologia kaj subtenebla rimedo: ĝi ebligos forigi milojn da aŭtoj for de la stratoj kaj danke al la fotovoltaikaj paneloj, integritaj sur la vojo, kreas "energian rubandon", kiu mem produktos 13% de la bezonata energio, egalkvante al malpli ol 300 tunoj da CO_2, aŭ al pli ol 14.000 da arboj.

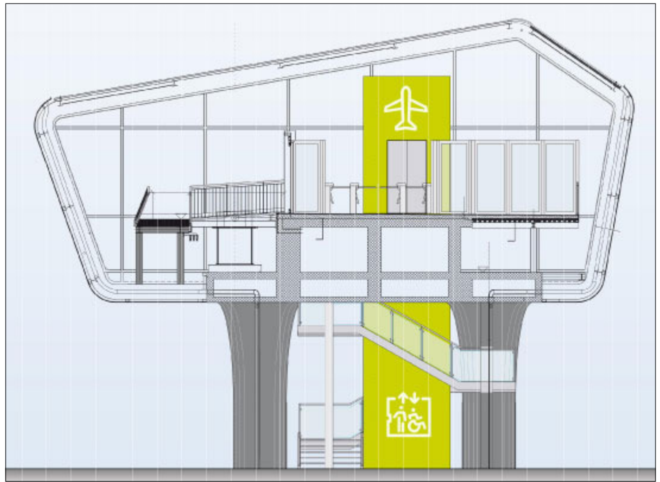
La servo

La uzanto direktiĝanta al Marconi Flughaveno, en la Fervoja Stacidomo FS facile sekvos la vojon al la transportilo (nomata *Marconi Ekspreso*, unurelo kun propra finstacio, trako kaj kajo inter la du ĉefaj subpasejoj, en spaco interne de la stacio) danke al dediĉita kaj facile rekonebla signalaro.

Povante moduli la oftecon kaj kapablon laŭ la fluo de la uzantaro, ĉi tiu tran-



sportilo ofertos al la pasaĝeroj konvenan kunligon, flekseblan kaj oftan inter la du plej gravaj infrastrukturoj de la urbo.
Danke al la grandaj alirpordoj kaj kajoj samnivelaj, ankaŭ homoj kun handikapoj kaj pasaĝeroj kun pakaĵoj povos oportune eniri tra pordet-rotacia sistemo por biletostampnuligo.
La pakaĵoj povas esti stokitaj en la taŭgaj spacoj.
La unua vojsekcio estos paralela al *Strato Carracci.*



La nura planita mezitinera haltejo estas *Bertalia-Lazzaretto*, kiu situiĝas ene de la nova urba sektoro, el kiu ĝi nomiĝas, meze de la nova konstruaĵaro kaj la granda parko.
Ĉe la haltejo *Lazzaretto* lokiĝas la fora mastrumadejo de la sistemo (kontrolcentro kaj deponejo) kaj la bontenadejo.
La kunligo inter la du transportsistemoj (fervojo kaj popolmovigilo) estos senpera kaj de la finstacio la uzanto alvenos (post 7'20” inkluzive de la intera halto), je la sama nivelo, rekte en la flugavenan starthalon, konektitan per kovrita tunelo, sen forlasi la strukturon.
La samo por tiuj, kiuj moviĝos inversdirekte.

La kapableco de la veturilaro

La dudirektaj malpezaj navedvagonoj (16,9 x 2,32 m) estas faritaj de la svisa entrepreno *Intamin*. Ĉiu veturilo povas transporti ĝis 50 pasaĝeroj (aŭ ĝis 35-40 homoj pro la bagaĝokupo)[1], je komerca rapido de proksimume 40 km/h.
La Hommovilo de Bolonjo estas transportsistemo vastigita tra la tempo, danke al la ebleco enkonduki aldonan veturiloj (ĝis 4) por pliigi la ofertkapablon adaptiĝante ĝin al pli granda peto.
La sistemo kun 3 veturiloj povas porti ĉirkaŭ **560 pasaĝerojn por horo po direkto**[1], egale al **5.183.000 pasaĝeroj jare**[1], kontraŭ estimita peto de ĉirkaŭ **1 miliono**[1].

Noto: La kapableco de Marconi Express veturilo estis kalkulita laŭ la indikoj de la ministreria cirkulero 81/96, kiu estas uzita por la kalkulo de la tuta amasa publika transporto (trajnoj, busoj, ktp). Kiel sekureca singardeco estis prenitaj kiel referencon la plej malaltajn amasajn parametrojn, egale al 4 personoj/m², en skalo kiu povas eble estimi eĉ 8 personoj/m².[1]

Kolbridaj klaŭzoj[2]

La kontrakto kondiĉas, ke kaze de ne atingo de la minimuma celo de 1 miliono da pasaĝeroj/jaro dum la 35-jara koncesio, la Urbo de Bolonjo repagu al la mastrumanto la diferencon inter la ne okazintaj enspezoj (maksimume ĝis 1,4 milionoj da eŭroj ĉiujare). Male, se

estos pli ol 1,2 milionoj da pasaĝeroj, oni pagu 25% de la enspezoj super tiu trafikvolumo al la urbaj kasoj.

Juĝaj procesoj

En 2015, la Kontkortumo malfermis enketon en librotenado supozante neregulan ŝanĝon de la adjudkondiĉoj, kiuj komence nur implikis la konstruon de la infrastrukturo per "projektfinancado", kun konstruaj kostoj kaj posta administrado (kaj koncerna entreprenrisko) nur por privatuloj.[3]

Tamen, post la konstua adjudiko okazinta en 2009, CCC konsorcio fondis en 2010 kapitalmiksitan entreprenon (75% sia propra posedo, kaj 25% publika posedo), al kiu estis delegita la konstruadon kaj administradon de la infrastrukturo.

Krome, la interkonsentoj inter CCC kaj ATC (Tper) antaŭvidis ke ĉi-lasta povis akiri, kelkajn jarojn post la fino de la vorko, 100% de la estonta administrado.

Tiu situacio, laŭ la juĝistoj de la Kontkortumo, fakte rezultigus radikalan ŝanĝon de la konfidkonkuraj kondiĉoj (t.e., se temus nur pri la konstruo sen la administrado, la oferto estus malpli multekosta), konstituante fiskan neenkasigon proksimume je 14.9 milionoj da eŭroj.

Krom la librotenada procezo, la Prokurejo de la Respubliko de Bolonjo komencis du krimesplorojn: en la unua procedo (kies juĝproceduro malfermiĝis aprile 2015) estis hipotezitaj aŭkcian perturbon kaj misuzon de aŭtoritato fare de iuj publikaj funkciuloj implikitaj en la aŭkcia proceduro; en la dua oni esploris pri komplicapogo kaj misuzo de aŭtoritato.

Laborkalendaro

- septembro 2016: konstruo subpasejo de Bolonjo-Padovo fervoja linio.
- marto 2017: lanĉo de la ponton supre de al A14 kaj Tangenziale (aŭtoŝoseo kaj ĉirkaŭŝoseo).
- aŭgusto 2017: finlaboroj de la unua fervojpeco Flughaveno-Lazzaretto kaj instalado de la kajo de la haltejo "Fervoja Stacio".
- septembro 2017: finlaboroj en la Flughaveno kaj komenco de la senmova veturiltestadoj.
- oktobro 2017: finlaboroj de la Lazzaretto-stacidomo.
- februaro 2018: finlaboroj de la dua fervojpeco Lazzaretto-FS stacio.
- marto 2018: finlaboroj en la FS-stacidomo.
- julio 2018: kompletigo de la teknologiaj instalaĵoj, kune kun la veturiloj.
- septembro 2018: komenco de la 6-monata antaŭ-ekzerca periodo.
- oktobro 2018: kompletigo de la laboro.
- marto 2019: starto de la komerca ekzercado.

----

[1] Dubaj aŭ neverŝajnaj antaŭvidoj.

[2] En konflikto kun la principoj de "projektfinancado".



Divenu kion vi ricevos donace!

L’uovo Fabergé della Ferrovia Transiberiana



Nome: Uovo della Transiberiana.
Data: 1900.
Provenienza: Donato da Nicola II alla zarina Alexandra Fyodorovna.
Fatto a: San Pietroburgo.
Artista: Michail Perkhin.
Marchi: Fabergé, P.F., Y.L. (iniziali dell’Ispettore Yakov Lyapunov dell’Amministrazione di San Pietroburgo); ancore incrociate, 56.
Materiali: platino, oro colorato, argento, diamanti, rubini, onice, cristallo di rocca, legno, seta, velluto.
Dimensioni: altezza 26 cm - lunghezza del treno 39,8 cm.
Tecniche: smalto traslucido sul fondo guilloché (*), fusione, incisione, filigrana, cesellatura.
Conservato: nel Museo Armoury del Cremlino, Mosca.

Nel 1900, la ferrovia che avrebbe collegata la Russia europea con la costa russa del Pacifico era stata quasi completata, un risultato che ha portato a Nicola II grande soddisfazione e il sostegno del suo paese.

Fabergé ha ideato una proposta ingegnosa per celebrare l’evento: un uovo di Pasqua verde in oro traslucido smaltato decorato con smalti colorati e montati su una base di onice.



Il coperchio dell’uovo è incernierato ed ha una sovrapposizione di smalto verde, decorata con foglie d'acanto intarsiate.

Sopra il coperchio c'è un aquila a tre teste in oro che porta la corona imperiale.

Inciso in argento attorno all’uovo c'è una mappa del percorso della ferrovia Transiberiana, che si snoda da San Pietroburgo a Vladivostock.

Ogni stazione è segnata da una pietra preziosa. Questa mappa forma una larga cintura intorno a questo uovo d’oro smaltato di verde traslucido.

Esso è decorato con i supporti di smalto

blu e arancione e reca l'iscrizione "*Il percorso della Grande Transiberiana per l'anno 1900*."
L'uovo è sostenuto da tre grifoni Romanov fusi in argento placcati oro, che brandiscono ognuno una spada e uno scudo.
La base è di onice bianca nella forma di un triangolo con lati concavi e gli angoli arrotondati.
Una treccia d'argento placcata d'oro è intarsiata nella base.
All'interno si nasconde, in tre sezioni, un modello in miniatura del treno Transiberiana Espresso lungo solo 39,8 cm.
Esso è composto da una locomotiva e di un tender di platino e d'oro, e di cinque carrozze d'oro con finestre di cristallo di rocca.
l fari sono diamanti, e le sue luci posteriori sono rubini.
Le tre parti possono essere collegate per formare un treno che corre quando la locomotiva a orologeria viene caricata.
Le carrozze sono etichettate; sulla prima c'è scritto: "*posta diretta siberiana*", "*solo per signore", "fumatori", "non fumatori*", e "*ristorante*"; sulla seconda: "*seconda classe*", "*24 posti*", sulla terza e sulla quarta "*prima classe*", "*18 posti*"; l'ultimo vagone aggiunto al treno imperiale è contrassegnato "*cappella*".
Il treno si muove quando viene caricato con una chiave d'oro sopra le ruote motrici della locomotiva.

(*) Rabescatura (arabesco) = disegno decorativo in cui due o più linee curve o bande si intrecciano, formando una serie di spazi tra di loro. □
(RoBo)



La ovo Fabergé de la Trasiberia Fervojo

Nomo: Trasiberia Fervoja Ovo.
Dato: 1900.
Deveno: Donacita de Nikolao II al carino Alexandra Fyodorovna.
Farita en: Sakta Peterburgo.
Verk-majstro: Michael Perkhin.
Markoj: Fabergé, M.P., Y.L. (Inicialoj de inspektisto Yakov Lyapunov de Petersburga Administracio); krucigitaj ankroj, 56.
Materialoj: plateno, tinkturita oro, arĝento, diamantoj, rubenoj, onikso, roka kristalo, ligno, silko, veluro.
Grandeco: 26 cm alta - longo de la trajno 39,8 cm.
Teknikoj: diafana emajlo sur guilloche-(*)fono, gisado, gravurado, filigrano, cizelado.
Konservejo: Kremla Armoury Muzeo, Moskvo.



En 1900, la fervojo kiu kunligas la eŭropa Rusio kun la rusa pacifika marbordo estis proksima al kompletiĝo, plenumo kiu alportis al Nikolao II grandan kontentigon kaj la subtenon de lia lando.
Fabergé elpensis spritan oferdonon por festi la okazaĵon, t.e.: diafana verda emajleca ora Paska ovo ornamita per kolora emajlo kaj muntita sur oniksa bazo.
La kovrilo de la ovo estas kun ĉarniroj, kiu havas tegaĵon el verda emajlo, kaj estas ornamita per inkrustitaj akantfolioj. Surmete de la kovrilo estas trikapa Aglo el oro portanta la Imperian Kronon.
Sur gravuraĵo el arĝento ĉirkaŭ la ovo estas mapo de la itinero de la Trasiberia fervojo, kiu iras de Peterburgo al Vladivostoko.
Ĉiu stacio estas markita per juvelo. Tiu mapo formas larĝan zonon ĉirkaŭ tiu diafana verda emajleca ora ovo.
Ĝi estas ornamita - per bluaj kaj oranĝaj emajlomontoj kaj portas la surskribon "*La itinero de la Granda Siberia Fervojo en la jaro 1900*."
La ovo estas apogita sur tri Romanov-Grifhundoj gisitaj en argento oroplatenita, ĉiu svingante glavon kaj ŝildon.
La bazo estas el blanka onikso en la formo de triangulo kun konkavaj flankoj kaj rondetaj anguloj.
Ortegita arĝenta plektaĵo estas inkrustita en la bazo.
Ene estas kaŝita, en tri sekcioj, miniatura modelo de la Trasiberia Eksprestrajno nur 39,8 cm longa.
Ĝi konsistas el platena kaj ora lokomotivo kaj tendro, kaj la kvin orajn pasagervagonoj kun fenestroj el rokokristalo.
La trajnlumoj estas diamantoj, kaj la malantaŭaj lumoj estas rubenoj.
La tri partoj povas esti konektitaj por formi trajnon kiu veturas kiam la horloĝmekanismo en la lokomotivo estas streĉita.
La vagonoj estas tiel etikeditaj; sur la unua: "*Siberia rekta poŝto*", "*nur por sinjorinoj*", "*fumejo*", "*ne-fumejo*", "*restoracio*": sur la dua: "*dua klaso*", "*24 sidlokoj*", sur la tria kaj kvara: "*unua klaso*", "*18 sidlokoj*"; la lasta vagono de la imperiestra trajno, estas markita "*kapelo*".
La trajno veturas kiam oni streĉas ĝin per ora ŝlosilo supre de la movradoj de la lokomotivo.

(*) Arabesko = ornama desegno en kiu du aŭ pli linioj kurbiĝas aŭ bendoj estas interplektitaj, formante serion de spacoj inter ili. □ *(trad. RoBo)*



Vita dell'IFEA

Un altro anno è passato e la nostra Associazione e le attività diminuiscono, ma l'entusiasmo no. Noi cerchiamo di portare avanti la nostra IFEA ed operare a livello internazionale con l'IFEF.

Durante l'anno ho partecipato a diversi incontri come segretario IFEF. I nostri *estrarkunsidoj* si sono svolti a: Wroclaw, Polonia, in marzo, per organizzare il congresso 2018 e in ottobre a Baiersbronn, (Foresta Nera) Germania, in occasione del convegno annuale dei ferrovieri tedeschi. Il congresso IFEF si è svolto in maggio a Colmar, dove ha partecipato la cantante Grazia Barboni che ha cantato in esperanto canzoni di famosi cantanti francesi e di De Andrè.

Al congresso hanno aderito 170 persone e in contemporanea si è svolto anche uno *stage* organizzato dall'associazione esperantista "France Est" Alsazia. Ho partecipato al congresso italiano di Esperanto a Policoro, portando i saluti dei ferrovieri e partecipando agli incontri istituzionale FEI.

Inizio 2017: presso la sede dell'associazione culturale "Insulo de la Rozoj" a Pianoro, vicino a Bologna, di cui avevamo annunciato l'inaugurazione a fine 2016 (dov'è iniziato un corso di Esperanto, grazie anche a Luisa e Alessandra Madella, con presenza non regolare di una quindicina di persone) era parte di un progetto più ambizioso di conferenze e seminari poi non attuati.

In ambito emiliano/bolognese abbiamo partecipato ad altri incontri.

Grazie ai nuovi mezzi di comunicazione molta attività viene fatta anche in rete.

Si è iniziato ad aggiornare la pagina (http://www.ifea.altervista.org/) della IFEA in internet, con articoli bilingui e informazioni sull'associazione. Lo stesso sulla pagina www.ifef.net in Esperanto. Importante soprattutto l'archiviazione di documenti storici IFEF, delle sue riviste dal 1910 ad oggi, che ha richiesto molto lavoro di scansione e aggiustamento, e dei *Fervojfakaj Kajeroj*, collezioni di articoli e di conferenze ferroviarie fatte durante i congressi, nonché la pagina sul congresso, ed altro. Visitate il sito e scoprirete molte cose interessanti sul nostro mondo.

Sono impegnato anche nella gestione della pagina IFEF su *Facebook*, un ambito apparentemente "estraneo", ma è una piattaforma che sta procurando contatti con persone (anche colleghi) di tutto il mondo, anche non esperantisti.

Intanto, con un'altra persona, gestisco anche la pagina FEI, e collaboro alla revisione della pagina del congresso sul sito della FEI. In occasione dei congressi (IFEF e FEI) ho creato e alimentato le pagine evento con le informazioni e gli inviti a partecipare.

C'è tanto da fare. Continuate a sostenere, con la vostra adesione, la nostra Associazione e l'idea dell'Esperanto.

Durante il congresso di maggio a Colmar è stato modificato lo statuto IFEF dove dice: "*per aderire all'IFEF bisogna essere ferrovieri o lavoratori assimilati*" con: "*.. essere ferrovieri, anche amici delle ferrovie*". Cioè: chiunque ha passione per i treni può essere socio e partecipare attivamente.

Per la rivista siamo riusciti a fare un solo numero nel 2016 e in questo 2017, ma come sempre è interessante nelle sue molte pagine, equivalenti a più riviste brevi.

Grazie per il sostegno e aspettiamo reazioni e proposte. □ *(ViTo)*

CHI PER PRIMO … ?
KIU UNUE … ?

Monorotaia

Grandi inventori irlandesi non ebbero molto peso nel campo dei trasporti, e ciò rende l'opera di *Louis Brennan* ancor più meritoria perché nel 1896 egli inventò una ferrovia con una sola rotaia.
Nel 1903 Brennan ottenne il brevetto per il suo progetto; nel 1907 ne costruì un modello.
I treni dovevano essere provvisti di giroscopi per non rovesciarsi.
Con dispiacere Brennan seppe che un editore di giornali tedesco, *August Scherl*, avrebbe dato una dimostrazione pubblica di un treno simile al suo, allo Zoo di Berlino, il 10 novembre 1909.
Ma non si diede per vinto, e si affrettò a completare il suo treno su monorotaia in modo da presentarlo lo stesso giorno.
Allora Brennan presentò un imponente vettura, che fece sembrare un giocattolo l'umile prototipo di Scherl.
Firmò anche un accordo con Scherl, in cui gli cedeva i diritti di brevetto per la Germania e vinse un premio all' esposizione giapponese-inglese del 1910.
Nel secolo precedente l'ingegnere francese *Charles François Lartigue* e la sua azienda avevano costruito delle pseudo-monorotaie per il Nord Africa, la Francia, la Russia e l'America Latina.
Senza giroscopi, le vetture di Lartigue non potevano stare in equilibrio e si appoggiavano a ruote supplementari orizzontali che correvano su guide laterali.
La ferrovia di Lartigue, da Ballybunion a Listowel in County Kerry, fu inaugurata nel 1888, durò fino al 1924 e forse fu essa a dare l'idea a Brennan per la sua notevole opera. □ *(RoBo)*

Unurelo

Grandaj irlandaj inventistoj ne havis multan pezon en la transporta kampo, kaj tio igas la laboron de *Louis Brennan* eĉ pli meritplena, ĉar en 1896 li elpensis fervojon kun nur unu relo.
En 1903 li akiris patenton pri sia projekto, kaj en 1907 li konstruis modelon.
La trajnoj devis esti ekipitaj per giroskopo por ne renversiĝi.
Bedaŭre Brennan eksciis, ke germana eldonanto de ĵurnalo, *August Scherl*, intencis doni publikan demonstron pri trajno simila al lia, ĉe la Berlina Zoo, la 10-an de Novembro 1909.
Sed li ne sentis sin venkita, kaj rapide kompletigis sian unurelan trajnon por prezenti ĝin je la sama tago.
Tiam Brennan montris impresan lokomotivon, kiu aperigis kiel ludilon la humilan prototipon de Scherl.
Li eĉ subskribis interkonsenton kun August Scherl, per kiu li disponigis al li la patentrajtojn por Germanio kaj li gajnis premion ĉe la japana-angla ekspozicio en 1910.
En la antaŭa jarcento la franca inĝeniero *Charles François Lartigue* kaj sia kompanio konstruis pseŭdo-unurelajn fervojojn por kelkaj landoj, nome en Norda Afriko, Francio, Rusio kaj Latinameriko.
Sen giroskopoj, la vagonoj de la Lartigue-fervojoj ne povis memstare resti ekvilibraj kaj devis sinapogi sur du aldonaj horizontalaj radoj ĉe flankaj gvidiloj.
La fervojo Lartigue, de Ballybunion al Listowel en la Graflando Kerry, estis inaŭgurita en 1888.
Ĝi funkciis ĝis la jaro 1924-a kaj eble estis ĝi kiu donis la ideon al Brennan por lia konsiderinda laboro. □

(Trad. RoBo)

A n e k d o t o j

Federico II di Prussia
(1712 - 1786)

Il re Federico II di Prussia ispezionava spesso le truppe, in particolare la sua guardia. Ogni volta che in questo reggimento c'era un nuovo soldato, gli poneva le seguenti tre domande: "Quanti anni hai? Da quanto tempo sei al mio servizio? Ricevi regolarmente la paga e il vestiario?"
Una volta un giovane polacco, con volto e figura raccomandabili, fu accettato tra le guardie, ma lui non sapeva una sola parola tedesca. Il suo capitano lo informò delle tre domande e gli fece imparare a memoria le tre risposte necessarie.
Arrivò il re; ma sfortunatamente invertì le prime due domande: "Da quanti anni sei al mio servizio?"
"Venti anni, Maestà!"
"Oh, venti anni? Così non si direbbe, Quanti anni hai?"
"Un anno, Maestà!"
"Oh, mormorò il re," uno di noi deve essere pazzo."
"Entrambi, Maestà!" rispose il polacco.



Frederiko II de Prusujo
Reĝo Frederiko la Dua de Prusujo ofte inspektis la trupojn, precipe sian gvardion. Ĉiam, kiam en tiu ĉi taĉmento aperis nova soldato, li direktis al li jenajn tri demandojn: "Kioman aĝon vi havas? Kiom longe vi jam estas en mia servo? Ĉu vi precize ricevas viajn salajron kaj vestaĵon?"
Iam juna polo, kies vizaĝo kaj figuro rekomendis lin, estis akceptita inter la gvardiistoj. Sed li sciis eĉ ne unu germanan vorton. Lia kapitano informis lin pri la tri demandoj kaj igis lin lerni parkere la tri necesajn respondojn.
La reĝo venis; sed rnalfeliĉe li interŝanĝis la unuan kaj duan demandojn: "Kiom longe vi jam estas en mia servo?"
"Dudek jarojn, reĝa moŝto!"
"Ho, dudek jarojn? Tia vi ne aspektas, Kioman aĝon vi havas?"
"Unu jaron, reĝa moŝto!"
"Hu, murmuris la reĝo, "unu el ni certe estas freneza."
"Ambaŭ, reĝa moŝto!" diris la polo.

Giuseppe II d'Asburgo
(1741 - 1790)

L'imperatore d'Austria, figlio di Maria Terezia, aveva come Segretario di Stato Kaunitz. Questi, una volta, gli presentò per l'approvazione un disegno di legge che non gli piacque affatto. Con moto di rabbia scrisse sul bordo del documento: "*Kaunitz è un asino. Giuseppe II.*"
Più tardi, in udienza con i ministri, Giuseppe II consegnò detto documento a Kaunitz e gli disse di leggerlo ad alta voce.
Kaunitz guardò il documento, fu sorpreso e disse: - Questo non posso farlo, mio Signore, perché offenderei Vostra Maestà.
- Basta sotterfugi, vi ordino di leggere! - disse l'imperatore, e quindi Kaunitz, sottolineando correttamente le singole parole, lesse: - *Kaunitz è un asino, Giuseppe, il secondo.*

Jozefo II Absburgo

La aŭstria imperiestro, filo de Maria Terezia, havis kiel ŝtatan sekretarion Kaunitz. Tiu ĉi, iun fojon, por aprobo antaŭmetis al li leĝon, kiu tre malplaĉis al la imperiestro.

Kolere li skribis sur la randon de la dokumento: "*Kaunitz estas azeno. Jozefo II*."



Kiam poste estis aŭdienco kun la ministroj, Jozefo II enmanigis la koncernan paperon al Kaunitz kaj diris al li, ke li legu ĝin laŭte.

Kaunitz alrigardis la dokumenton, treege surpriziĝis kaj diris: - Tion mi ne povas fari, Via Moŝto, ĉar per tio mi ofendus Vian Majeston.

- Nun ne elturniĝu, mi ordonas tion al vi! - diris la imperiestro, kaj do Kaunitz, akcentante konvene la unuopajn vortojn, legis: - *Kaunitz estas azeno, Jozefo la dua*.

Immanuel Kant

(1724 - 1804)

- Mi spieghi perché le persone molto istruite si vedono spesso presso i ricchi, ma ricchi dagli eruditi no, - disse una volta un ricco banchiere al famoso filosofo.

- Questa è una cosa semplice, - disse. - Gli eruditi conoscono molto bene il valore del denaro, ma i ricchi il valore dell'istruzione no.

Immanuel Kant

- Klarigu al mi, kial multinstruitaj homoj ofte videblas ĉe riĉuloj, sed riĉuloj ĉe multinstruituloj ne, - diris iam riĉa bankisto al la fama filozofo.

- Tio estas simpla afero, - respondis li. - La multinstruituloj konas tre bone la valoron de la mono, sed la riĉuloj la valoron de la instruiteco ne.

Immanuel Kant

1724 - 1804)

Si dice che al filosofo tedesco, qualcuno chiese se stava per sposarsi.

- No - rispose il filosofo laconicamente.
- E perché no?
- Perché ne avrei delle preoccupazioni.
- Perché?
- Perché io sarei geloso.
- E perché dovrebbe essere geloso?
- Perché la moglie mi farebbe le corna.
- Perché sua moglie le farebbe le corna?
- Perché me le merito.
- Perché se le merita?
- Perché mi sono sposato.

Immanuel Kant

Onidire, al la germana filozofo iu demandis, ĉu li edziĝos.

- Ne, - respondis la filozofo koncize.
- Kaj kial ne?
- Tio kaŭzus al mi zorgojn.
- Kial?
- Ĉar mi estus ĵaluza.
- Kaj kial vi estus ĵaluza?
- Ĉar la edzino kokrus min.
- Kial via edzino devus kokri vin?
- Ĉar mi meritus tion.
- Kial vi meritus tion?
- Ĉar mi edziĝis.



Kasimiro II di Polonia

(1138 - 1194)

Il granduca polacco era un appassionato



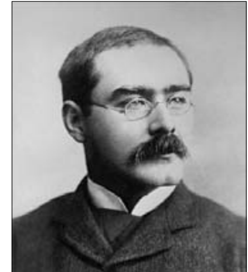
giocatore a carte.
Durante i giochi era testimone di spiacevoli contestazioni e litigi tra i nobili.
Una volta uno di loro perse tutti i suoi soldi; ciò causò un contenzioso sgradevole.
Nella disputa era immischiato anche il granduca e l'uomo eccitato lo colpì.
Il nobile fu citato in tribunale e condannato per la terribile offesa alla maestà regale.
Quando stava per firmare il verdetto, egli annullò la decisione della corte e sul documento scrisse: - Non mi meraviglio del comportamento del colpevole, il quale, non essendo in grado di punire la sorte che è cieca, si vendicò almeno contro chi essa aveva favorito.
Colpa mia, perché sono stato un cattivo esempio per i nobili.
Il detenuto può essere rilasciato.
Da allora Kasimiro II non tollerò il gioco a carte.

Kazimierz II de Pollando

La pola grandduko estis pasia kartludanto.
Dum la ludoj li estis atestanto de malagrablaj kvereloj kaj malpacoj inter nobeluloj.
Iam iu el ili malgajnis ĉiun sian monon; tio estigis malagrablan kverelon.
En la kverelon enmiksiĝis ankaŭ la grandduko kaj la ekscitita homo vangofrapis lin.
La nobelulo venis antaŭ la tribunalon kaj estis kondamnita pro terura ofendo de la reĝa majesto.
Kiam li estis subskribonta la verdikton, li nuligis la decidon de la tribunalo kaj sur la dokumenton alskribis: - Mi ne miras pri la konduto de la kulpinto, kiu, ne povante puni la blindan ŝancon, venĝis sin almenaŭ kontraŭ tiun, kiun ĝi favoris.
Kulpa estas mi mem, ĉar mi estis malbona ekzemplo por la nobeluloj.
La kondamnito estu liberigata.
Ekde tiam Kazimierz II ne toleris la kartludon.

Rudyard Kipling
(1865 - 1936)

Il famoso scrittore, una volta ascoltava come un missionario inglese convinceva gli indigeni a ricevere la fede cristiana. Fra di loro uno si rifiutava ostinatamente.



Kipling gli chiese: - Dopo la morte non vuoi andare in cielo?
L'indigeno non ci pensò tanto e rispose: - Credo che il paradiso non sia così desiderabile come dice il missionario, perché, se fosse così, da un pezzo esso sarebbe già una colonia inglese!

Rudyard Kipling

La fama verkisto foje aŭdis, kiel angla misiisto persvadadis indiĝenojn, ke ili akceptu la kristanan kredon.
Sed unu el ili obstine rifuzadis.
Kipling demandis lin: - Ĉu vi ne volas iri post la morto en la paradizon?
La indigeno tute ne pripensis longe kaj diris: - Mi pensas, ke la paradizo ne estas tiel dezirinda, kiel rakontas la misiisto, ĉar se estus tiel, ĝi jam longe estus angla kolonio! □

(trad.BoRo)

R i m a ĵ o j

LA STATISTICA

Sai ched'è la statistica? È na' cosa
che serve pe fà un conto in generale
de la gente che nasce, che sta male,
che more, che va in carcere e che spósa.
Ma pè me la statistica curiosa
è dove c'entra la percentuale,
pè via che, lì, la media è sempre eguale
puro co' la persona bisognosa.
Me spiego: da li conti che se fanno
seconno le statistiche d'adesso
risurta che te tocca un pollo all'anno:
e, se nun entra nelle spese tue,
t'entra ne la statistica lo stesso
perch'è c'è un antro che ne magna due.

LA STATISTIKO

Ĉu vi scias kio estas statistiko? Ĝi estas
afero utila por nombri ĝenerale
pri la personoj, kiuj naskas aŭ malsanas,
pri kiuj mortas, prizonas aŭ geedziĝas.
Sed por mi la plej kurioza statistiko
estas tiu, en kiu rolas la procento,
ĉar tie, ĉiam la mezumo ne malsamas
eĉ kun persono kiu estas tre bezona.
Mi klarigas: el kalkuloj tiel faritaj
laŭ la nuntempaj statistikoj
rezultas ke manĝas vi po unu koko jare:
kaj, se mono estas ĉe vi por tio ne plu,
tio eniras en la statistikon tute same
ĉar iu aliulo viavice voras du.

LA MASCHERA

Vent'anni fa m'ammascherai pur'io!
E ancora tengo er grugno de cartone
che servì p'annisconne quello mio.
Sta da vent'anni sopra un credenzone
quela Maschera buffa, ch'è restata
sempre co' la medesima espressione,
sempre co' la medesima risata.
Una vorta je chiesi: - E come fai
a conservà lo stesso bon umore
puro ne li momenti der dolore,
puro quanno me trovo fra li guai?
Felice te, che nun te cambi mai!
Felice te, che vivi senza core!
La Maschera rispose: - E tu che piagni
che ce guadagni? Gnente! Ce guadagni
che la genti dirà: Povero diavolo,
te compatisco... me dispiace assai...
Ma, in fonno, credi, nun j'importa un cavolo!
Fa' invece come me, ch'ho sempre riso:
e se te pija la malinconia
coprete er viso co' la faccia mia
così la gente nun se scoccerà ...
D'allora in poi nascónno li dolori
de dietro a un'allegia de cartapista
e passo per un celebre egoista
che se ne frega de l'umanità!



LA MASKO

Antaŭ dudek jaroj ankaŭ mi maskiĝis!
Kaj mi ankoraŭ tenas tiun fivizaĝon
kiu servis por plenkaŝo de la mia.
De dudek jaroj kuŝas ĝi sur ŝranko,
tiu amuza masko, kiu konservis
ĉiam la saman mienon,
ĉiam la saman ridesprimon.
Iam mi ĝin demandis: - Kaj kiel vi
sukcesas konservi la sambonhumoron
eĉ en la momentoj de doloro,
eĉ kiam mi estas en malbonŝanca kaĉo?
Feliĉa vi estas, kiu neniam ŝanĝiĝas!
Feliĉa vi, kiu vivas sen la koro!
La Masko respondis: - Kaj vi, kiu ploras,
kion el tio gajnas? Nenion! Ja vi akiras
ke la homoj diras: - Vi kompatindulo,

mi kompatas vin ... mi tre bedaŭras ...
Sed, finfine, kredu, al ili gravas ja nenio!
Prefere, faru kiel mi, ĉiam priridanta:
kaj se vi suferas pro melankolio
kovru l' vizaĝon per l' muzelo mia
tiel ke la homoj ne plu ĝenos vin ...
Ekde tiam, mi kaŝas la doloron
malantaŭ de tre gaja muldkartono
kaj mi famiĝas kiel ulo tre egoista
kiu tre prifajfas pri la tuta homaro!

——————————-

ER DISINTERESSE

Una Mosca cascò drento un barattolo
pieno de marmellata
e ce rimase mezzo appiccicata.
Cercava de sta' a galla, inutirmente:
provava a uscì, sbatteva l'ale: gnente!
Più s'attaccava ar vetro
più scivolava addietro.
Un Ragno, che per caso
lavorava su un trave der soffitto,
cór filo de la tela, dritto dritto,
scese a piommo sur vaso:
- Che bella Mosca! - disse - pare un pollo!
È necessario che la sarvi io
pijannola p'er collo:
armeno ce guadagno
che fo 'na bona azzione e ... me la magno.
Conosco uno strozzino amico mio
che cià li stessi metodi der Ragno.

LA NEPROFITEMO

Muŝo falis en bokalo
plena de marmelado
tie restante duonalgluita.
Daŭre ŝi penis flosi, senefike:
ŝi provis svingigi l' flugilojn, neniel!
Ju pli ŝi klopodis alkroĉiĝi al vitro,
des pli ŝi denove malsuprenglitis.
Araneo, kiu tute azarde
laboradis sur plafona trabo,
per sia tolfadeno, rekte rekte,
plumbe descendis al la bokalo:
- Kia bela Muŝo! - li diris - ŝi aspektas koke!
Estas necese, ke mi tiun savu
kaptante ŝin ĉe l' nuko:
almenaŭ ion mi gajnas:
tiel ke mi kore bonfaras kaj ... mi manĝas.
Mi konas uzuriston, mia amiko,
kiu aranee praktikas tute same.

——————————-

LA STRADA MIA

La strada è lunga, ma er deppiù l'ho fatto:
so dov'arrivo e nun me pijo pena.
Ciò er core in pace e l'anima serena
der savio che s'ammaschera da matto.
Se me frulla un pensiero che me scoccia
me fermo a beve e chiedo aiuto ar vino:
poi me la canto e seguito er cammino
cor destino in saccoccia.

LA VOJO MIA

La vojo longas, sed plejon mi faris:
mi scias kien mi alvenos kaj ne zorgas.
Mia koro pacas kaj la anim' serenas
same al saĝul', kiu sinmaskas frenezule.
Se en mia cerbo penso kirle ĝenas
mi haltas, trinkas petante al vin' apogon:
Mi prikantas kaj daŭrigas mian iron
kun en la poŝ'la sorto.

——————————-

PECCATO N. 1

Dio chiese a Adamo:
- Chi ha magnato er pomo?
- Io! - fece lui - Ma me l'ha dato lei.
- Eva? - Sicuro. Mica lo direi …
E scappò fòra er primo gentilomo.

PEKO UNUA

Dio demandis Adamon:
- Kiu manĝis la pomon?
- Mi, diris li - Sed ŝi donis al mi.
- Ĉu Eva? - Certe, alie mi tion ne dirus …
Kaj tiel montriĝis la unua ĝentlemano. ▫

(Verkoj de Trilussa, Trad. RoBo)

Diversaĵoj

Agosto 2004:"*L'urlo*" di Edvard Munch fu sottratto in pieno giorno dal Museo Munch di Oslo. Il celebre dipinto fu poi fortunatamente ritrovato nel 2006 e rimesso al suo posto. Era il secondo furto: infatti, già era accaduto nel febbraio del 1994 e anche in quell'occasione, fu ritrovato dopo tre mesi.
Aŭgusto 2004: "*The Scream*" (*La krio*) de Edvard Munch estis ŝtelita taglume de la Munch Muzeo en Oslo.
La fama pentraĵo estis tiam feliĉe retrovita en 2006 kaj relokita en ĝian lokon.
Estis la dua ŝtelo: fakte, jam en Februaro 1994 la verko estis ŝtelita kaj, eĉ tiufoje, retrovita post tri monatoj.

Carlo V d'Asburgo (1500-1558), sovrano del Sacro Romano Impero, fu a capo di un territorio estesissimo su ben tre continenti: Europa, America e Asia.
Così il suo dominio venne definito come "il regno dove non tramonta mai il sole".
Karlo V Habsburgo (1500-1558), reganto de la Sankta Romia Imperio, estis mastro de vastega teritorio eĉ sur tri kontinentoj: Eŭropo, Ameriko kaj Azio.
Tiel, lia reĝlando estis difinita kiel "la regno kie la suno neniam subiras".

Un sofisticato orologio astronomico, considerato il più grande del mondo, orna il campanile della cattedrale di Messina. Il complicato meccanismo, tra l'altro, mostra i giorni della settimana, le orbite dei pianeti intorno al sole e le diverse fasi lunari. A mezzogiorno di ogni dì, i suoi automatismi rappresentano anche episodi storici e religiosi riguardanti la città sicula. Fu costruito su richiesta dell'arcivescovo della città, Angelo Paino, nel 1933.
Rafinita astronomia horloĝo, konsiderata la plej granda en la mondo, garnas la sonorilturon de la katedralo de Messina. La komplika mekanismo, interalie, montras la semajntagojn, la planedorbitojn ĉirkaŭ la suno kaj la diversajn fazojn de la luno. Tagmeze ĉiutage, ĝia aŭtomatigo reprezentas ankaŭ historiajn kaj religiajn epizodojn de la sicilia urbo. Oni faris ĝin laŭ peto de la ĉefepiskopo de la urbo, Angelo Paino, en 1933.

Nella chiesa di Nostra Signora della Luce (Santa Fè, Nuovo Messico, US) è presente, nella cappella di Loretto (oggi museo), una scala a chiocciola di legno alta sette metri di straordinaria fattura: è realizzata, infatti, senza perno centrale e senza chiodi, ma con curvature perfette.
Pare che sia stata costruita, in pochi giorni e con pochi attrezzi, da un carpentiere straniero, che finito il lavoro sparì nel nulla e senza chiedere ricompensa. Molti pensano che il costruttore misterioso fosse nientemeno che San Giuseppe, e per questo migliaia di visitatori si recano ogni anno sul luogo per esaminare la scala "miracolosa".
Ĉe la Preĝejo de Nia Sinjorino de Lumo (Sankta Fido, Nova Meksiko, Usono) ekzistas, en la kapelo de Loretto (nun muzeo), spirala ŝtuparo je sep metroj alta el eksterordinara lignofakturo: fakte ĝi estis realigita sen centra pivoto kaj sen najloj, sed ĝi havas perfektan kurbecon.
Ŝajnas ke ĝi estis konstruita en kelkaj tagoj, kaj per malmultaj iloj, de fremda ĉarpentisto, kiu laborfine malaperis en la aeron kaj ne petinte rekompencon. Multaj opinias ke la mistera ĉarpentisto estis neniu alia ol Sankta Josefo, kaj pro

tio miloj da vizitantoj iras ĉiun jaron al la loko por ekzameni la ŝtuparon de la "miraklo".

La credenza che il ferro di cavallo porti fortuna ha origine da una leggenda su San Dunstano di Canterbury (c. 909-988), secondo la quale il diavolo si sarebbe presentato al santo chiedendogli di ferrare il suo cavallo.
Dunstano lo riconobbe e, invece che al cavallo, conficcò i ferri negli zoccoli del maligno provocandogli un dolore insopportabile e costringendolo a promettere di non entrare mai in nessuna casa dove fosse presente un ferro di cavallo.
Dunstano fu molto popolare in Inghilterra nei due secoli successivi alla sua morte, avvenuta il 19 maggio del 988 (data di ricorrenza della sua festa).
La kredoj ke hufofero alportas bonŝancon originis de legendo pri Sankta Dunstano (ĉ 909-988), laŭ kiu, la diablo prezentiĝis al la sanktulo petante lin ŝuigi la ĉevalon.
Dunstano rekonis lin kaj anstataŭ la ĉevalon li hufis la diablajn zoklojn, kaŭzante al li neelteneblan doloron, kaj devigante lin promesi neniam eniri en ajnan domon kie ĉeestas hufofero.
Sankta Dunstano estis tre populara en Anglio dum du jarcentoj post lia morto je la 19 de Majo 988 (tago de lia rememoro). □ *(RoBo)*

Reage al la pasinta "ITALA FERVOJISTO - Informa Bulteno", alvenis ĝentilaj gratuloj:

- La Redakcio varme dankas al la multaj, kiuj legis kaj esprimis aprecon pri nia Bultenon.
Tiuj vortoj estas kuraĝigaj kaj subtenigaj. Sugestoj kaj kontribuoj per artikoloj kaj rimedoj estos kore bonvenaj. □

N e k r o l o g o j

NENGRONI Sergio



(*Pianoro, BO, 31.03.1934 - Bologna 11.09.2015*)

Fervojisto en Bologna, li esperantiĝis en la 60aj jaroj, tuj vigle agante por disvastigi Esperanton. Li restis fidela membro de IFEA, kies kasisto li estis dum multaj jaroj, kaj de IFEF ĝis la fino. La geamikoj kondolencas la edzinon Anna kaj la gefilojn Nevio kaj Nadia. Ni ne forgesos liajn grandajn bonkorecon kaj helpemon. □ *(BoRo)*

MADELLA Vittorio



(*Curtatone-Montanara MN, 06.05.1942 - Parma 29.12.2016*)

Tre entusiasma kaj aktiva kun la edzino Luigia Oberrauch kaj la filino Alessandra, kiujn ni kondolencas, en Parma, kie ili stimulis per kursoj, ekzamenoj, prelegoj, konferencoj, varbado. Li estis delonge nia ano kaj ĉiam subtenis la fervojistojn de IFEA kaj IFEF kaj kontribue partoprenis en multaj eventoj. Li restos ekzemple en nia memoro. □
(BoRo)

L a t i n a ĵ o j

Pro domo sua. *A proprio vantaggio.* Por sia domo. Agado por io rekte koncernanta la aganton.

Cum laude. *Benissimo!* Kun laŭdo. Tre bone!

Sine qua non. *Condizione senza la quale non si può verificare un evento.* (Kondiĉo) sen kiu (oni) ne (faras ion). Absoluta, deviga kondiĉo.

Verba volant, scripta manent. *Le parole volano, lo scritto rimane.* Usato per indicare che le cose orali vengono dimenticate, mentre quelle scritte permangono. *Parolo flugas, skribaĵo restas.* Prefere fiksi promesojn en skriba formo.

Verbi gratia. *In grazia della parola [se mi è concesso].* Per esempio ... *Dank' al parolrajto [se oni permesas al mi].* Ekzemple …

Vexata quaestio. *È una questione controversa, molto dibattuta, che non è ancora stata risolta.* In latino *vexare* significa "scuotere, tormentare". *Problemo pridiskutata, ne jam solvita.*

Viceversa. *In modo inverso, al contrario*, è un ablativo assoluto (*versa vice,* "mutata la vicenda"). *Inverse, male.*

Video. Prima persona di *videre* ("vedere"). Apparecchio che consente di vedere immagini trasmesse o registrate. *Io vedo.* Aparato montranta bildojn, imagojn.

Video meliora proboque, deteriora sequor. *Vedo le cose migliori ed approvo, seguo le cose deteriori. Mi vidas la plejbonon, sed mi elektas la malon.*

Vir fugiens denuo pugnabit. *il fuggiasco tornerà a combattere. La fuĝinto denove batalos.*

Virtus legis est imperare, vetare, permittere et punire. *Le funzioni della legge sono di comandare, vietare, consentire e punire. La taskoj de la leĝo estas ordoni, malpermesi, konsenti kaj puni.*

Vis comica. *Forza (capacità) comica.* La forza umoristica, divertente di un'opera, di una persona, di un soggetto. *Komikeca forto (kapableco).* La humureca, spriteca, amuziga forto de verko, de persono, de temo.

Vitae summa brevis spes nos vetat incoare longam. *La brevità della vita ci proibisce lunghe speranze. La mallongeco de nia vivo malebligas al ni longajn esperojn.*

Vivere cogitare est. *Vivere è pensare. Vivi estas pensi.*

Vox populi, vox Dei. *La voce del Popolo è la voce di Dio.* Scelta fatta dal popolo o comunque da molte persone e quindi rispettabile. *Popola voĉo: dia voĉo.* Respektinda forto de la popoldiroj.

VS, Versus. *Contro.* Usata spesso sulle locandine che pubblicizzano le partite di calcio o di pugilato. *Kontraŭ.* Ofte uzata sur anoncafiŝoj pri sportmaĉoj.

Vulnerati fame crucientus. *Che i feriti siano tormentati dalla fame.* Ke la vunditoj estu turmentataj per malsato. □

(trad. RoBo)

H u m u r a ĵ o j

Un avaro in Paradiso

È successo davvero il fatto strano che "un cammello sia passato attraverso la cruna di un ago" (Matteo 19,24): il milionario Meier è giunto alla porta del Cielo.
San Pietro scorre il suo fascicolo e dice: - Non c'è molto di bene, signor Meier! Una volta sola hai donato due centesimi ad una povera donna. Un'altra volta hai dato a un giornalaio cinque centesimi più del costo del giornale, ma è stato solo per sbaglio e non per carità.
Meier prova, con pie parole, a convincere San Pietro a dimenticare la sua avidità terrena, fintanto che il santo apre una finestrella che dà alla stanza vicina, dove siede Dio Padre stesso, e chiede: - Il milionario Meier di Amburgo è arrivato. Cosa devo fare?
La voce della massima saggezza risuona come un leggero tuono: - Dagli i cinque centesimi, e che vada al diavolo!

Avarulo en Paradizo

Okazis la stranga fakto, ke efektive »kamelo trairis trueton de kudrilo« (S-ta Mateo 19,24): la milionulo Meier alvenis al la pordo de l' Ĉielo.
Sankta Petro flulegas lian aktaron kaj diras: - Ne multe da bono, sinjoro Meier! Unu solan fojon vi donacis du pfenigojn al malriĉa virino. Alifoje vi ja donis al gazetvendisto kvin pfenigojn pli ol la gazetkosto, sed tio okazis nur erare kaj ne bonfare.
Meier provas, per piaj vortoj, igi Petron forgesi sian surteran avarecon, tiel ke la sanktulo fine malfermas fenestreton al la najbara salono, kie sidas Dio la Patro mem, kaj demandas: - La milionulo Meier el Hamburgo alvenis. Kion mi faru?
La voĉo de la supertera saĝo eksonas kiel milda tondro: - Redonu al li la kvin pfenigojn, kaj ke li iru al la diablo!

Chi tace conferma

Una dozzina di anime di donne attende davanti alla porta del Paradiso. San Pietro vuole sapere se meritano l'eterna felicità e chiede: - Chi ha messo le corna al marito alzi la mano.
Tutte esitano, poi levano la mano, salvo una. San Pietro dice alle peccatrici pentite: - Andate in Purgatorio e prendete con voi anche la vostra collega sorda.

Silento estas konsento

Dekduo da mortintaj virinoanimoj atendas antaŭ la pordo de la Paradizo. Sankta Petro volas scii, ĉu ili estas indaj je la eterna feliĉo.
- Kiu kokris sian edzon, tiu levu la manon.
Hezite, ĉiuj levas la manon, krom unu. Sankta Petro diras al la pekintaj konfesintinoj: - Iru en la Purgatorion, kaj kunprenu ankaŭ vian surdan kunulinon.

Il Padre Eterno

Un povero peccatore giunto davanti a Dio sente il desiderio di fare qualche domanda.
- Dio mio, che cosa è per te l'eternità?
- L'eternità per me è un secondo.
- Dio mio, che cosa è per te un milione di milioni di euro?
- … Solo un euro.
- Ecco! Non avresti un euro per me?
- Sì, certo, ma aspetta un secondo!

La Eternulo

Malriĉa pekemulo troviĝas antaŭ Dio kaj sentas la deziron fari kelkajn demandojn.

- Dio mia, kio estas por vi la eterneco?
- Eterneco, por mi, estas sekundo.
- Dio mia, kio estas por vi miliono da milionoj da eŭroj?
- ... Nur unu eŭro!
- Jen! Ĉu vi ne havus por mi unu eŭron? Jes, certe, sed atendu sekundon!

———————

In tribunale

Il giudice chiede a un testimone: - Dove è nato?
- In casa mia, e lei signor giudice?
- In un ospedale.
- Oh, cosa le è successo?

En tribunalo

Juĝisto al atestanto: - Kie vi naskiĝis?
- En mia domo, kaj vi signoro juĝisto?
- En hospitalo.
- Ho, kio okazis al vi?

———————

Risultato di falsa testimonianza

La segretaria di una ditta fallita deve testimoniare in tribunale.
Il giudice seriamente la mette in guardia: - Lei sa cosa comporta una falsa testimonianza?
Lei: - Sì, lo so, il mio capo mi ha promesso 20.000 € e una pelliccia di visone.

Rezulto de falsa atesto

Sekretariino de bankrotita firmao estas alvokita por atesti antaŭ tribunalo.
La juĝisto serioze atentigas ŝin: - Ĉu vi scias, kion rezultigos falsa atesto?
Ŝi: - Jes, mi scias, Mia estro promesis al mi 20.000 € kaj vizonpelton.

———————

Ultimo desiderio di condannato a morte

Giudice: - Sarà subito fucilato. Ha il diritto di un ultimo desiderio.
Condannato a morte: - Voglio indossare un giubbotto antiproiettili.

Lasta deziro de mortkomdamnito

Juĝisto: - Vi tuj estos pafekzekutata. Vi rajtas vian lastan deziron.
Ekzekutoto: - Mi deziras surmeti kontraŭkuglan veŝton.

———————

In tribunale

- Imputato, perché ha rubato la macchina?
- Perché avevo fretta di presentarmi sul posto di lavoro!
- Perché non c'è andato in autobus?
- Non ho avuto il coraggio di rubare un autobus.

En tribunalo

- Akuzato, kial vi ŝtelis aŭtomobilon?
- Ĉar mi rapidis aperi en la laborejo!
- Kial vi ne iris per buso?
- Buson mi tamen ne kuraĝis ŝteli.

———————

Logica

Fra amiche: - Io gioco al lotto tutte le settimane.
- Davvero? E vinci spesso?
- Beh, sì, circa una volta ogni due mesi.
- Scusa, ma allora perché non giochi solo una volta ogni otto settimane?

Logiko

Inter amikinoj: - Mi ludas la loterion ĉiun semajnon.
- Ĉu vere? Kaj ĉu vi gajnas ofte?
- Nu, jes, proksimume unu fojon po du monatoj.


Pardonu, eble estas telefonalvoko por mi...

- Pardonu, sed kial vi ne ludas nur unu fojon post ok semajnoj?

Dialogo fra due vecchi amici

- Non voglio assolutamente mettermi in affari con Rossi. Egli è troppo più furbo di me ...
- E come fai a saperlo?
- Una volta ebbe l'occasione di sposare mia moglie, e non l'ha fatto!

Dialogo inter du malnovaj amikoj

- Mi absolute rifuzas iri en negoco kun Rossi. Li estas tro multe pli ruza ol mi ...
- Kaj kiel vi scias tion?
- Iam li havis la ŝancon geedziĝi kun mia edzino, kaj li tion ne faris!

Matrimonio

Un tale incontra un amico (che si è sposato da poco) insieme alla moglie. Capisce subito che non è stato un matrimonio d'amore. I due si salutano affettuosamente, mentre la signora rimane in disparte.
- Mi sembra che tua moglie sia molto più vecchia di te - gli dice l'amico.
- Lo so.
- Ha anche un po' di barba ...
- Lo so.
- Ed è quasi calva ...
- Lo so. Ma puoi anche parlare più forte: è sorda.

Geedzeco

Iu renkontas amikon (kiu ĵus geedziĝis) kun lia edzino. Baldaŭ iĝas klare ke ne estis ama kuniĝo. Ambaŭ salutas unu la alian amikeme, dum la sinjorino restas iom aparte.
- Ŝajnas al mi, ke via edzino estas multe pli aĝa ol vi - diras la amiko.
- Mi scias.
- Ŝi ankaŭ havas iom da barbo ...
- Mi scias.
- Kaj ŝi estas preskaŭ kalva ...
- Mi scias. Sed vi povas ankaŭ paroli pli laŭte, ŝi estas surda.

Fra amici

- Tua moglie quando va in ciclomotore porta la gonna o i pantaloni?
- La gonna. I pantaloni li porta a casa.

Inter amikoj

- Kiam via edzino stiras mopedon ĉu ŝi surhavas jupon aŭ pantalonon?
- La jupon. La pantalonojn ŝi surmetas hejme.

Cani

Mentre procede lungo una strada di campagna, un automobilista vede un uomo che corre inseguito da tre grossi cani. Senza esitare ferma la macchina, apre la portiera e grida: - Presto, salga!
- Grazie, lei è veramente gentile. Non è facile trovare qualcuno disposto a dare un passaggio a una persona con tre cani!

Hundoj

Dum kampara veturado aŭtomobilisto vidas kurantan homon postkurata de tri dikaj hundoj. Senhezite li haltas la veturilon, malfermas la pordon kaj krias: - Rapidu, suriru!
- Dankon, vi estas tre ĝentila. Ne facilas trovi iun inklinan kunveturigi ulon kun tri hundoj!

Mamma coccodrillo

- Ragazzo mio, ormai sei grande ed è ora che pensi al tuo avvenire: dimmi, preferisci diventare una valigia o una borsa per signora?

Patrino krokodilo

Mia knabo, nun jam vi estas granda kaj estas tempo por ke vi pensu pri via estonto: diru al mi, ĉu vi preferas iĝi valizo aŭ virina mansako?

Cani

Ai giardini pubblici, un'anziana signora sta giocando a carte con il proprio cane. Un passante li guarda sbigottito. Poi esclama: - Il suo è davvero un cane straordinario!
- Mica tanto. - risponde lei - Vinco sempre io.

Hundoj

En publika parko maljunulino kartludas kun sia hundo. Pretepasanto tre ekmiras kaj ekkrias: - Via hundo estas mirinde eksterordinara!
- Ne tiel multe. - respondas ŝi - mi gajnas ĉiam.

Mezzi di trasporto

Due pulci, malate di cuore, devono rincasare: - Andiamo a piedi o prendiamo un cane?

Veturiloj

Du puloj kun kormalsanoj devas hejmeniri: - Ĉu ni piediras aŭ ĉu ni trafas hundon?

Discorso inaugurale

Un efficiente sindaco, inaugurando un nuovo cimitero, richiama i suoi cittadini così: - … e che non finisca anch'esso nella lista delle cattedrali nel deserto!

Inaŭgura parolado

Efikeca urbestro, inaŭgurante novan tombejon, admonas siajn civitanojn tiel: - ... kaj ke ĝi ne enkalkuliĝu inter la kutimaj monumentoj en la dezerto!

Sii educato

Una moschina verde si posa su una cacca. Dopo qualche minuto arriva un'altra moschina che si posa sulla medesima cacca.
La nuova arrivata esclama: - Ehi, Ciao! Posso raccontarti una barzelletta?



- Sì. Basta che sia pulita, visto che sto mangiando.

Estu edukata

Verda muŝeto haltas sur kakaĵo. Post nelonge alvenas alia muŝeto kiu haltas sur la sama kakaĵo. La ĵusveninto diras:
- Hej, Saluton! Ĉu mi povas rakonti ŝercon al vi?
- Jes. Kondiĉe ke ĝi estu deca, ĉar mi estas manĝanta.

Donne

- Lo sai il colmo delle donne?
- … ?
- Avere una buona memoria, ma dimenticare la propria età.

Virinoj

Ĉu vi scias la plejon de la virinoj?
- … ?
- Havi bonan memoron, sed forgesi sian aĝon.

Al bar

Ha un caffè freddo?
- Sì, signore.
- Bene, mi scaldi la tazza.

En trinkejo

Ĉu vi havas malvarman kafon?
- Jes, sinjoro.
- Bone, varmigu al mi la tason. □ *(BoRo)*

Pruvèrbi bulgnîṡ
Proverboj bolonjaj

I mûrt in tèra, i vîv a la scudèla. Mortintoj subtere, al vivantoj supteleron.

I pónndg di spzièl i plócchen i vèṡ par d fòra. La musoj de la apotekistoj lekas la vazojn de ekstere.

I sant ch'i mâgnen, i can ch'i dôrmen, i mlón ch'i péssen, an in é gnanc ón di bón s'n amatéssen. Sanktuloj kiuj manĝas, hundoj kiuj dormas, melonoj kiuj likas, neniu estas bonaj sen freneziĝo.

I sôld i én tónnd, par vî ch'i rózzlen. Moneroj rondas, ĉar ili ruliĝas.

I sturnî a branc, in s i ngrâsen brîṡa. Sturnoj are, ja ili ne grasiĝas.

In dû as invcéss méi. Duope oni pli bone maljuniĝas.

In lói ai é gran calûra se in żnèr ai fó gran fardûra. Julie multe varmas se januare ege frostis.

In sta spartûra, finéss tótta la mî fatûra. (in ste chèṡ che qué spartûra al sta par césso). En ĉi tiu pankesto, finiĝas ĉia ajn mia faraĵo. (ĉi kaze temas pri necesejo).

In tänp ed carestî, ogni bûṡ é galarî. En malabundo, ĉiu truo estas ŝirmejo.

Inc'ión fiómm pôl evitèr d fèr la péssa däntr al mèr. Neniu rivero povas finfine eviti enpisi en maron.

Insónni e scuràżż i avànzen a lèt. Sonĝoj kaj furzoj restas enlite.

L âbit an fa al frè. Vesto ne faras monaĥon.

L amåur e la tåss prest a s artgnióss. Amo kaj tuso baldaŭ rekoneblas.

L amåur etêren l é quall ch'al dura almànc tri mîṡ. Eterna amo estas tiu, kiu daŭras al-

Proverbi regionali
Proverboj regionaj

Chi piscia: scotola, si ricrea e alleggerisce. Kiu pisas: skuas, distriĝas kaj malpeziĝas. *Kampanio*

Chi prende moglie per i denari, si pente di più che per i suoi peccati. Kiu prenas edzinon pro mono, tiu pentos eĉ pli ol pro siaj pekoj. *Ligurio*

Chi presto inossa presto in fossa. Kiu baldaŭ enostiĝas, baldaŭ mortos. *Toskanio*

Chi rinuncia ai suoi beni prima di morire merita di essere accoppato con la mazza. Kiu rezignas siajn havaĵojn antaŭ la morto, tiu meritas buĉmartelan morton. *Lombardio*

Chi serve a corte muore sulla paglia. Kiu servutas en kortego tiu mortos surpajle. *Kalabrio*

Chi si misura dura. Kiu moderiĝas, tiu daŭras. *Kampanio*

Chi si profuma puzza. Kiu sin parfumas, tiu malbonodoras. *Kampanio*

Chi si sposa è contento un giorno, chi ammazza il porco più d'un anno. Kiu edziĝas kontentas unu tagon, kiu mortigas porkon pli ol unu jaron. *Kalabrio*

Chi si stende più del lenzuolo si scopre i piedi. Kiu sin etendiĝas pli ol la littuko, tiu malkovras al si la piedojn. *Lombardio*

Chi si vuol bene poco spazio prende. Kiu amas sin mamulte da spaco okupas. *Lombardio*

Chi si vuole allungare più di quanto è lungo il lenzuolo scopre prima i piedi e poi il culo. Kiu volas etendiĝi pli ol la littuko unue malkovras la piedojn kaj sekve la postaĵon. *Kampanio* □

Aforismi sulle lingue
Aforismoj pri lingvoj

Per molti anni ho avuto interesse per l'Esperanto. Questo linguaggio ausiliare è un legame naturale con le principali lingue con una struttura brillante e logica.
Dum multaj jaroj mi havis intereson pri Esperanto. Ĉi tiu helplingvo estas natura ligo kun la ĉefaj lingvoj kun genia kaj logika strukturo. Rudolf C.K. Diesel

Dal momento che per motivi scientifici ho iniziato a trattare l'Esperanto, ho cambiato idea. Ho studiato e ho verificato che è costruito con intelligenza e ha una bellissima storia. Linguisticamente segue davvero criteri di economicità ed efficienza.
Ekde kiam por sciencaj kialoj mi komencis trakti Esperanton, mi ŝanĝis mian opinion. Mi studis ĝin kaj mi konstatis ke ĝi estas konstruita kun inteligenteco kaj ke ĝi havas tre belan historion. Lingve ĝi vere sekvas kriteriojn de ekonomio kaj efikeco. Umberto Eco

L'artificialità dell'Esperanto non è uno svantaggio. Prima mi dava fastidio la sua artificialità. Ma, in realtà, se non avessi saputo che si trattava di una lingua artificiale, avrei potuto vederla come naturale.
Artefariteco de Esperanto ne estas malavantaĝo. Antaŭe mi estis ĝenita de ĝia artefariteco. Sed, vere, se mi ne scius ke ĝi estas artefarita lingvo, mi povus vidi ĝin kiel natura. Umberto Eco

Penso che l'Esperanto sia una grande benedizione per l'umanità ed esprimo l'augurio che abbia il successo più completo e rapido.
Mi opinias ke Esperanto estas granda beno por la homaro kaj mi esprimas la deziron por ke ĝi havu la plej kompletan kaj rapidan sukceson. King Edward VII

L'Esperanto, anche se non ho mai avuto il coraggio di impararlo, per la vecchiaia che mi può giustificare, io lo consiglio ai bambini, perché è una delle cose più facili e utili che essi saranno in grado di imparare.
Esperanton, eĉ se mi neniam havis la kuraĝon lerni ĝin, pro mia maljuneco, kiu povas eskuzigi min, mi rekomendas ĝin al infanoj, ĉar ĝi estas unu el la plej facilaj kaj utilaj aferoj, kiun ili povos lerni. Gustav Alexander Eifell

L'esperanto è la soluzione migliore per l'idea di una lingua internazionale.
* Citazione incerta, forse di Léopold Einstein, un giornalista, l'ha detta. Tuttavia Albert Einstein ha sostenuto l'Esperanto, infatti accettò la presidenza onoraria del Congresso di Esperanto due anni dopo il premio Nobel.
Esperanto estas la plej bona solvo por la ideo de internacia lingvo.
** Necerta citaĵo, eble Leopold Einstein, ĵurnalisto, diris tion. Tamen Albert Einstein apogis Esperanton, fakte li akceptis la honoran prezidantecon de Esperanta kongreso, du jarojn post la Nobelpremio.* Albert Einstein

Io sono per un calendario mondiale, come io sono per una moneta unica per tutti i popoli e per una lingua ausiliaria globale come l'Esperanto per tutti.
Mi estas por monda kalendaro, kiel mi estas por sola valuto por ĉiuj popoloj kaj por tutmonda helplingvo kiel Esperanto por ĉiuj. Mahatma Ghandi □

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO* - 37

Chiave = *Slosilo* (6,10): Uno slogan esperantista = *Esperantista slogano*

O	N	O	J	L	I	T	S	O	P	R	A	N	O
O	O	K	V	O	E	A	A	A	O	O	C	N	T
Z	I	N	K	O	K	T	L	E	M	M	A	E	N
E	T	I	I	E	K	I	O	E	O	B	R	R	E
T	A	D	O	R	I	K	T	N	L	O	U	A	I
S	R	O	N	R	O	N	I	E	U	A	K	K	R
E	K	Ĵ	T	L	T	T	O	O	M	J	A	I	O
I	O	A	A	U	N	E	I	L	B	T	O	R	D
D	T	V	R	A	T	M	L	L	O	O	I	I	U
A	S	K	G	A	O	O	A	A	E	T	C	R	S
R	I	I	S	T	B	U	D	O	P	E	S	K	A
A	R	T	A	R	O	T	O	R	A	M	A	N	N
B	A	N	M	O	U	N	E	M	E	O	Ĉ	E	N
A	A	A	Z	E	T	A	O	O	J	O	J	O	Ĝ

Cerca e riquadra ogni parola nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Iuj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

AKIRI, AKSE, AMO, ANATOMIO, ANĈO, ANTIKVAĴO, ARABA, ARTARO, ARISTOKRATIO, ARITMETIKOJ, BARA, BRIGANTINO, BUDO, DALIO, EMO, ELBANO, ĜOJOJ, INKO, JEN, KIO, KURACA, LETONUJO, LITORINO, LUMBO, MARO, MENUO, PALETRO, POMO, POSTILJONO, RADIESTEZO, REA, ROMBO, RONRONI, SAKEO, SALO, SAMBUKO, SCIO, SOPRANO, SUDORIENTO, STOLO, TEMO, TERO, TOTEMO, TROE, TURKIA, VALO, ZINKO, ZOO.

Soluzione dell'ultimo numero, 36° gioco - *Solvo de la lasta numero, 36-a vortludo*:
VIVU LA VERDA FAMILIO

Kolofon

ITALA FERVOJISTO
IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno *de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio). Dulingva redakto (itale-esperante).*

Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF). Redazione bilingue (italiano e Esperanto).

Adresoj/Redaktejo:

- ***Romano Bolognesi***:

✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna
☎ ++39 051 547247.
💻 <bolognesiromano@alice.it>

- ***Vito Tornillo***:

✉ Via Salvo D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO,
💻 <vitorni@virgilio.it>.

Lingva kontrolado: Gianfranco Tomba
Lanfranco Bonora
Senpage al la membroj / Gratis ai membri
Memprintita / Stampato in proprio
Kvarmonata - neregula / Quadrimestrale - non regolare.

I.F.E.A.: H.Prezidanto/Redaktoro: Romano Bolognesi - Sekretario: Vito Tornillo - Kasisto: Gianfranco Tomba - Kunredaktoro/Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Revizoroj: Renzo Battistella, Lanfranco Bonora, Serio Boschin - Arbitraciantoj: Gino Corso, Emanuele Franchi, Elisa Gualandi.

I.F.E.A.-BankKonto ĉe: Vito Tornillo c/o CARISBO Zola Predosa (BO)
IBAN IT55 P063 8537 1301 0000 0004 536
uea-konto: robo-r
Apermonatoj: apr., aŭg., dec. (laŭeble)
Redaktofinoj: 20/03, 20/07, 20/11.
www.dlfbo/esperanto.it - www.ifef.net
http://ifea.altervista.org/indexo.php
https://www.facebook.com/IFEF-Internacia-Fervojista-Esperanto-Federacio-726039834155372/

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto precisa, armoniosa e chiara, con un sistema fonetico semplice ed esatto.

Ecco qui ***tutte*** le poche regole al riguardo.

☆ Le vocali sono cinque: **a e i o u**

☆ In tutto l' **alfabeto** è formato da 28 lettere:

a, b, c, ĉ, d, e, f, g, ĝ, h, ĥ, i, j, ĵ, k, l, m, n, o, p, r, s, ŝ, t, u, ŭ, v, z

☆ **L'Esperanto si pronuncia come si scrive** e **si scrive come si pronuncia** (sempre, in ogni situazione).

☆ **Ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera** (un singolo suono per ogni segno grafico).

☆ **Le lettere si pronunciano come in italiano** (quasi tutte, tranne le poche degli esempi, facili e conosciute).

☆ **L'accento tonico cade sulla penultima vocale** (sempre, negli esempi è quella sottolineata).

c — **sorda, come la *z* di *palazzo* (palaco)**
ĉ — **palatale, come la *c* di *felice* (feliĉa)**
g — **gutturale, come *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)**
ĝ — **palatale, come la *g* di *villaggio* (vilaĝo)**
h — **aspirata leggera (herbo); (pronunciarla sempre!)**
ĥ — **aspirata forte (ĥolero), come *ch* nel tedesco (*bach*)**
ĵ — **sibilante, come *sg* di *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)**
k — **gutturale, come *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)**
s — **sorda, come la *s* di *sale* (salo)**
ŝ — **sibilante, come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)**
z — **sonora, come la *s* di *musica* (muziko)**
j - ŭ — **sono considerate consonanti e suonano come *i* e *u* brevi nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo)**

Ni semas kaj semas, konstante



La reloj kunligas la landojn, Esperanto la popolojn.
Le rotaie collegano i territori, l'Esperanto i popoli.